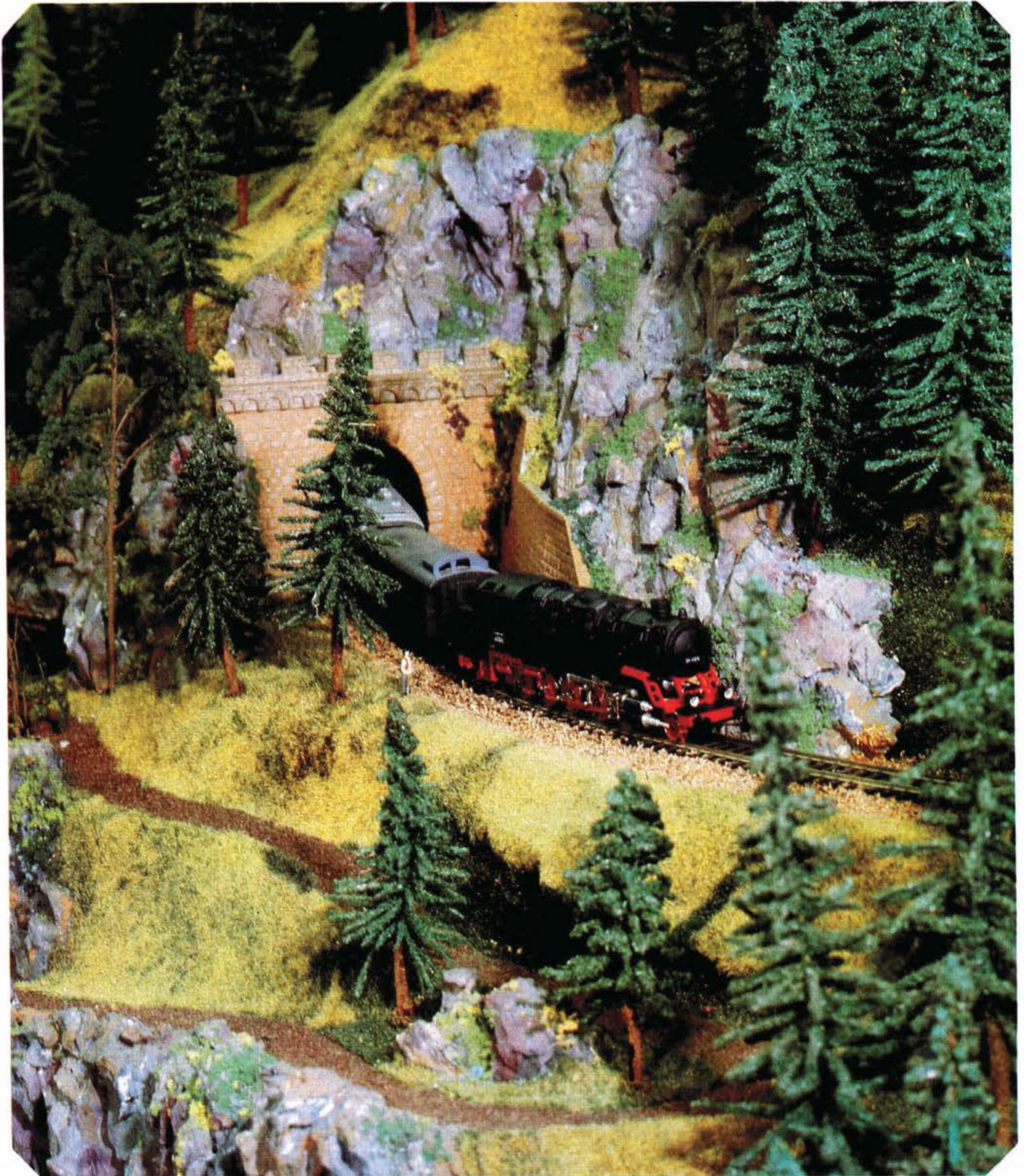
9/86

transpress

# modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Modellbahnen aus Zwickau



## Seit 20 Jahren unterm Fahrdraht

Am 23. September 1966 erreichte mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes auf der 40 Kilometer langen Strecke Freiberg–Dresden das erste Mal ein ellokbespannter Zug den Hauptbahnhof Dresden. Dieser Zeitpunkt war für den in seiner heutigen Form um die Jahrhundertwende entstandenen Dresdner Knoten der Anfang einer neuen Epoche der Zugförderung.
In den folgenden Jahren gestaltete sich der Reise- und Güterverkehr zunehmend umweltfreundlicher, leistungsfähiger und nicht zuletzt attraktiver. Weitere von Dresden ausgehende Hauptstrecken kamen planmäßig unter den Fahrdraht. Ab 31. Mai 1970 konnten die Strecke Dresden–Leipzig und damit das gesamte sächsische Dreieck durchgehend elektrisch befahren werden. Am 20. Juni 1976 fuhr der erste Zug mit einer Ellok zwischen Dresden und Schöna bei gleichzeitiger Teilautomatisierung der Strecke. Und schließlich wurde 1979 auf dem Abschnitt Radebeul West–Elsterwerda der elektrische Betrieb aufgenommen.

1 Der „Vindobona" (D 375 Berlin–Prag–Wien) auf der Elbbrücke hinter dem Bahnhof Dresden-Neustadt am 23. August 1985.

2 Der „Trakia" (D 1373 Berlin–Dresden–Varna) verläßt den Dresdner Hauptbahnhof in Richtung Schöna am 2. September 1985.

3 Der „Berlin-Expreß" (Ex 176) verläßt den Dresdner Hauptbahnhof, ebenfalls am 2. September 1985. Rechts die Diesellok 106 999.

4 D 931 Salzwedel–Leipzig–Dresden am 22. Dezember 1985 vor dem Bahnhof Dresden Mitte.

5 Auch in den Wintermonaten ist der Dresdner Vorortverkehr stark frequentiert. Hier der P 8743 Meißen–Schöna bei Einfahrt in den Bahnhof Dresden Mitte am 15. Februar 1986.

Text und Fotos: R. Knöbel, Dresden

1



2



3



4



5



modell eisenbahner

# inhalt

9/86

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

## modelleisenbahner



## eisenbahn



## modellbahn



**Titelbild**
Die 84 001 mit Mitteleinstiegwagen der Bauart Altenberg auf ihrer Stammstrecke um den Geisingberg. Dieses Motiv stammt von der H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/55 Kreischa, über die wir im nächsten Heft ausführlicher berichten wollen. Übrigens haben die Kreischaer Modellbahnfreunde für ihre 30 m² große Anlage vorwiegend Motive der Müglitztalbahn gewählt.
Foto: Albrecht, Oschatz

**Redaktion**
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
**Herausgeber**
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR





**Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 20. 8. 1986
Geplante Auslieferung: 23. 9. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 10/86: 27. 10. 1986

**Anzeigenverwaltung**
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Zum 6. Verbandstag des DMV

# Bilanz ist erfolgreich

**Interview mit Freund Rudolf Starus, Vorsitzender der Kommission für Öffentlichkeitsarbeit beim Präsidium des DMV**

*„me": Das Arbeitsgebiet der Kommission für Öffentlichkeitsarbeit ist sehr vielfältig. Welche Aufgaben sind es im einzelnen?*

*Rudolf Starus:* Die Aufgaben der Kommission sind sehr umfangreich und erfordern eine gute Zusammenarbeit mit den anderen Kommissionen im Präsidium und bei den Bezirksvorständen. Die größte Beachtung bei der Bevölkerung finden unsere Modelleisenbahn- und Fahrzeug-Ausstellungen sowie Sonderzugfahrten, die wir gemeinsam mit der DR organisieren. Bei den Fahrzeug-Ausstellungen gibt es auch eine gute Zusammenarbeit mit dem Verkehrsmuseum Dresden. Für unsere Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorstände haben wir Richtlinien und Empfehlungen für die Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Sie enthalten vor allem Hinweise zur Vorbereitung und Durchführung von Ausstellungen, Exkursionen und Betriebsbesichtigungen, die Arbeit mit Presse, Hör- und Fernsehfunk. Eine gute Zusammenarbeit pflegen wir auch mit der Redaktion unserer Zeitschrift „modelleisenbahner" durch Unterbreitung von Themenvorschlägen und einer regelmäßigen Einschätzung der einzelnen Hefte.

*„me": Welche Kommissionen haben sich auf Bezirksebene besonders bewährt?*

*Rudolf Starus:* Stellvertretend für die Kommissionen für Öffentlichkeitsarbeit bei den acht Bezirksvorständen möchte ich die von Cottbus, Dresden, Halle, Magdeburg und Schwerin nennen. Durch die Vorsitzenden dieser Kommissionen wird eine ideenreiche und konstruktive Arbeit in den Bezirken geleistet, die sich positiv auf die Arbeitsgemeinschaften auswirken.

*„me": Nicht umsonst wird das zurückliegende Jahr als das erfolgreichste für unseren Verband bezeichnet. Welche Aktivitäten waren es, die zu dieser erfreulichen Bilanz führten?*

*Rudolf Starus:* Die Aktivitäten unserer Mitglieder waren im Jahre 1985 auf die Vorbereitung des XI. Parteitages der SED und die Eisenbahnjubiläen „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" gerichtet. Diese gesellschaftlichen Höhepunkte wurden von den Bezirksvorständen und Mitgliedern mit Ideenreichtum und großen Initiativen gestaltet. Ich möchte hier besonders die Aktivitäten nennen, die auch in der Öffentlichkeit großes Interesse fanden. Die 83 durchgeführten Modelleisenbahn-Ausstellungen wurden von etwa einer dreiviertel Million Interessenten besucht. Als besondere Höhepunkte müssen die Modelleisenbahn-Ausstellungen am Berliner Fernsehturm mit etwa 150 000 Besuchern und die Leipziger Weihnachtsausstellung mit rund 80 000 Besuchern angesehen werden. Etwa 160 000 Interessenten besichtigten die sieben Fahrzeug-Ausstellungen, die gemeinsam mit der DR vorbereitet und durchgeführt wurden.

Durch unseren Verband wurden 22 Sonderzugfahrten und 118 Traditionsfahrten auf den Traditionsbahnen organisiert. Über 2000 Beiträge in Presse, Rundfunk und Fernsehen informierten über Aktivitäten und die Tätigkeit des Verbandes im Jubiläumsjahr der Eisenbahn.



Rudolf Starus
geboren am 22. November 1935
BV-Eisenbahner,
Ingenieur der Eisenbahnbetriebs- und Verkehrstechnik,
seit 1954 bei der DR,
seit 1965 Mitarbeiter der Rbd Cottbus,
seit 1962 Mitglied des DMV,
seit 1965 Sekretär des BV Cottbus,
seit 1966 Mitglied des Präsidiums des DMV,
seit 1977 Vorsitzender der Kommission für Öffentlichkeitsarbeit beim Präsidium des DMV.

Im Rahmen der volkswirtschaftlichen Masseninitiative leisteten unsere Mitglieder 140 000 Arbeitsstunden. Diese Leistungen wurden u. a. für die Erhaltung von Traditionsfahrzeugen der DR, des Nahverkehrs sowie für die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsräumen der Arbeitsgemeinschaften erbracht. Diese Beispiele zeigen wohl die gute Bilanz im Jahr 1985.

*„me": Der 6. Verbandstag steht vor der Tür, und im nächsten Jahr wird der MOROP-Kongreß in Erfurt stattfinden. Hinzu kommt das 25jährige Bestehen unseres Verbandes. Wie werden diese gesellschaftlichen Höhepunkte vorbereitet?*

*Rudolf Starus:* Sozusagen als Vorstufe zum 6. Verbandstag im November in Berlin wurden im zweiten Quartal dieses Jahres die Bezirksdelegiertenkonferenzen erfolgreich durchgeführt und die Delegierten zum Verbandstag gewählt. Für die Verbandstagsdelegierten und Gäste wird als Rahmenprogramm eine Sonderzugfahrt mit dem Traditionszug Velten stattfinden sowie eine Ausstellung historischer Straßenbahnen organisiert. Nach Dresden 1971 sind wir im nächsten Jahr zum zweiten Mal Gastgeber des Kongresses der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) in Erfurt. Das Organisationskomitee hat seine Arbeit aufgenommen und das Programm erarbeitet. Wir wollen den zahlreichen ausländischen Gästen und unseren Teilnehmern ein interessantes und umfangreiches Programm bieten. Neben den offiziellen Tagungen der Ausschüsse des MOROP haben die Teilnehmer des Kongresses die Möglichkeit, Modellbahn-Ausstellungen (unter Einbeziehung des XXXIV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbes und 8. Foto-Wettbewerbes), eine Fahrzeug-Ausstellung sowie Foren der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde zu besuchen. Es werden Sonderzugfahrten in den Harz und nach Südthüringen mit Traditionslokomotiven organisiert. Außerdem bieten wir Fahrten nach Gera und Gotha zu den Straßenbahnbetrieben an.

Zu unserem 25jährigen Jubiläum im April 1987 wird durch unsere Kommission in Zusammenarbeit mit den anderen Kommissionen des Präsidiums und der Bezirksvorstände eine Geschichtstafel erarbeitet. Über die wichtigsten Etappen in der Entwicklung des DMV wollen wir die Leser des „modelleisenbahners" ab Heft 1/87 informieren.

*Das Interview führte Wolf-Dietger Machel*

**Leser schreiben ...**

**Pioniereisenbahn Leipzig wurde 35 Jahre alt**

Kürzlich beging die Pioniereisenbahn Leipzig ihr 35jähriges Jubiläum. Aus diesem Anlaß fand am 28. und 29. Juni 1986 in Leipzig ein festliches Rahmenprogramm statt, die bei allen Beteiligten großen Anklang fand. So überbrachten am ersten Tag ihres Aufenthaltes in der Messestadt die Gäste, vorwiegend Pioniereisenbahner anderer Pioniereisenbahnen der DDR, die herzlichsten Glückwünsche den Pionieren, FDJlern und der Leitung der Pioniereisenbahn am Leipziger Auensee. Am Abend fand ein gemütliches Beisammensein statt, zu dem insbesondere Genossen und Kollegen von Reichsbahndienststellen, des Rates des Stadtbezirkes Leipzig-Nord und des Pionierhauses „Georg Schwarz" Leipzig eingeladen waren, die seit Jahren durch ihr persönliches Wirken die Pioniereisenbahner bei ihrer Arbeit unterstützen.
Höhepunkt der Festlichkeiten war ein Treffen der jetzigen und einiger ehemaliger Pioniereisenbahner am Sonntag, dem 29. Juni 1986 im Kulturraum des Leipziger Hauptbahnhofs. In diesem Erfahrungsaustausch berichteten die Pioniereisenbahner der 50er und 60er Jahre (heute arbeiten sie in verantwortlichen Funktionen bei der DR und bei der VP) von ihrer Arbeit aus den Gründerjahren der Bahn.
Worte des Dankes über die in den letzten Jahren bei der Pioniereisenbahn Leipzig geleistete erfolgreiche Arbeit richtete die Leiterin des Pionierhauses „Georg Schwarz", Genossin Thiel, an die Pioniereisenbahner und zeichnete den Leiter der Pioniereisenbahn Leipzig, Kollegen Wolfgang Baier und den stellvertretenden Leiter, Kollegen Hans-Dieter Weide, für ihre ständig gezeigte hohe Einsatzbereitschaft als „Aktivist der Sozialistischen Arbeit" aus. Sie beglückwünschte u. a. die Pioniereisenbahner zu ihrer Teilnahme mit zwei Exponaten an der diesjährigen Zentralen Messe der Meister von morgen im November in Leipzig.
Eine Ausstellung im Rathaus Leipzig-Wahren über die 35jährige erfolgreiche Entwicklung der Pioniereisenbahn Leipzig fand bei den Besuchern ein reges Interesse. Das Rahmenprogramm für die Gäste klang am Sonntag, dem 28. Juni 1986 mit einem Besuch des Völkerschlachtdenkmals, einer Stadtrundfahrt mit einem historischen Straßenbahnzug und einem festlichen Essen im Restaurant „Panorama" im Leipziger Universitätshochhaus aus. Ein Dankeschön gebührt dem Gastgeber, der durch diese Veranstaltung den Beteiligten Ansporn für eine weitere erfolgreiche Arbeit der Pioniereisenbahnen in unserer Republik gegeben hat.
*M. Neumann, Berlin*

**Großraum- und Abteilwagen**
Die Technische Leitung des VEB Waggonbau Bautzen teilte uns zu dem im Heft 7/86 auf den Seiten 7 bis 9 veröffentlichten Beitrag folgendes mit:
Insgesamt wurden drei 1.-Klasse-Wagen der Gattung Amhe und sieben 2.-Klasse-Wagen der Gattung Bmhe gebaut. Der Wagen auf Abb. 3 (farbig) ist kein Großraumwagen, sondern ein Abteilwagen der Bauart Halberstadt, Drehgestell Typ V „Görlitz"; ebenso ist auf Abb. 6 der erste Wagen kein Großraumwagen. Die Unterschiede sind auch daran zu erkennen, daß die Halberstädter Wagen Drehfalttüren, die Bautzener Wagen Schwenkschiebetüren haben. Die Halberstädter Wagen verkehren mit den Gattungszeichen Ame und Bme. In Abstimmung mit der DR wurden, um das Platzangebot variabel zu halten und entsprechende Reservewagen vorzuhalten, mehrere Wagen aus Halberstadt mit der gleichen Farbgebung wie die Bautzener Wagen versehen.
*me*

**Eindrücke einer Lokführerstochter**
Im Juli fand die 800-Jahr-Feier von Freiberg statt. Mit dieser Feier war das 100jährige Streckenjubiläum der Strecke Freiberg–Holzhau verbunden. Deshalb fuhren täglich ein bis zwei Sonderzüge. Es sieht wirklich herrlich aus, wenn so eine alte Dampflok durch das Tal herauf geschnauft kommt.
*K. Proksch, Rechenberg-Bienenmühle (17 Jahre)*

**Eisenbahn zum Anfassen**
Unser Foto zeigt eine Handhebeldraisine der AG 7/64 Salzwedel, die sich bei Veranstaltungen ebenfalls großer Beliebtheit erfreut (s. „me" 4/86). Noch eine Berichtigung: Zur Ausstellung 1985 wurde die Nachbildung im Maßstab 1:87 des Bahnhofs Salzwedel Altperver Tor (KBS 766) von Freund. Lothar Krause aus Wöpel gezeigt.
*Text und Foto: B. Habermann, Salzwedel*



**Redaktion meint ...**

**Jubiläumsveranstaltungen fanden großen Anklang**
Anläßlich des einhundertsten Jubiläums der Schmalspurbahn Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn fand am 12. Juli 1986 eine Festveranstaltung statt.
Nach Besichtigung der Fahrzeug-Ausstellung fuhren die Ehrengäste, unter ihnen der Abteilungsleiter Transportwesen im Zentralkomitee der SED, Hubert Egemann, der 1. Sekretär der SED-Kreisleitung Bad Doberan, Ernst Jahnel, der Stellvertretende Generaldirektor der DR, Alfred Schulz, sowie Bürgermeister von Bad Doberan, Heiligendamm und dem Ostseebad Kühlungsborn mit dem Traditionszug der Bäderbahn nach Kühlungsborn West.
Auf der anschließenden Festveranstaltung im FDGB-Heim „Ernst Grube" wurde das 100jährige Bestehen dieser Bahn gewürdigt sowie ihre Bedeutung und Funktion als attraktives Verkehrsmittel für den Urlauber-, aber auch Berufsverkehr hervorgehoben. Verdienstvolle Eisenbahner, die täglich ihren verantwortungsvollen Dienst zuverlässig und in hoher Qualität versehen, wurden für ihre hervorragende Arbeit ausgezeichnet.
Hubert Egemann betonte abschließend, daß es darauf ankäme, diese Schmalspurbahn im zweiten Jahrhundert ihres Bestehens nicht nur schlechthin als Verkehrsmittel zu erhalten. Der „Molli" verkörpere schließlich ein Stück Verkehrsgeschichte und werde als Zeugnis vergangener Zeiten das Traditionsbewußtsein Tausender Menschen vertiefen helfen.
Das Festprogramm endete gegen Mitternacht mit dem „Ball der Eisenbahner" im Kurhaus Kühlungsborn Ost.
Maßgeblichen Anteil an der Organisation des Jubiläums hatten die Mitglieder der Kühlungsborner Interessengemeinschaft „Eisenbahngeschichte" im Kulturbund der DDR. Der Leiter, Kollege H.-Ulrich Pfeifer, sowie sein Stellvertreter Hans-Joachim Schramm wurden für die hervorragende Arbeit mit der Verdienstmedaille der DR Stufe I ausgezeichnet. Ihnen, allen Mitgliedern der Interessengemeinschaft, den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn sowie dem Verkehrsmuseum Dresden gebührt ein herzliches Dankeschön für die gelungenen Veranstaltungen anläßlich des „Molli-Jubiläums".
*me*

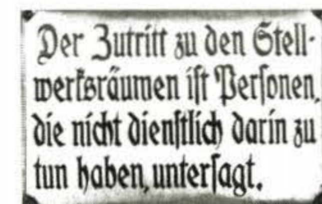
**Leser fragen ...**

**Wann ist er verschlissen?**
Wie lange hält ein Fahrdraht? Nach welcher Zeit müssen die Schleifkontakte am Bügel einer Ellok ausgewechselt werden?
*P. Dietz, Rostock*

**Leser antworten ...**

**Ständige Kontrolle erforderlich**
Die Lebensdauer des Fahrdrahtes ist abhängig vom Umfang des Befahrens mit E-Triebfahrzeugen, das heißt von der Anzahl der Stromabnehmerdurchläufe. Davon ausgehend wird eine Einsatzzeit von 18 bis 23 Jahre erreicht. Die Abnutzung des Fahrdrahtes wird ständig durch die Bahnstromwerke der DR kontrolliert. Werden die Grenzwerte überschritten, erfolgt eine Auswechslung. Der Zeitpunkt für das Wechseln der Schleifstücke (Palette) wird vom Verschleiß bestimmt. Dieser wiederum ist von vielen Faktoren abhängig und wird in regelmäßigen Abständen gemessen. Ist das Betriebsgrenzmaß erreicht, erfolgt der Tausch der Palette im Bahnbetriebswerk. Im Durchschnitt ist dies nach einer Betriebszeit von etwa sechs Monaten erforderlich.
*Dipl.-Ing. H.-J. Krauß, Hauptingenieur der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen*

**Nur dienstlich**




Anschrift am Stellwerk W 1 des Bahnhofes Weichensdorf, aufgenommen und eingesandt von Thomas Scheibe.

Ing. Heinrich Horstmann (DMV), Rostock

# 25 Jahre Bahnbetriebswerke für den Seehafen Rostock

Am 1. Januar 1986 wurde die Rostocker Hafenbahn 25 Jahre alt. Heute besteht sie als Dienstort Rostock Seehafen.
Der Bau des größten Rangierbahnhofs im Norden der Republik war eine wichtige Voraussetzung für die weitere Entwicklung der Volkswirtschaft unseres Landes. Schritt für Schritt sind die Anlagen in den zurückliegenden Jahren erweitert worden.
Mit dem Anschluß des Bahnhofs Rostock Seehafen an das elektrifizierte Netz der DR am 23. November 1985 können die Güter noch schneller und vor allem effektiver vom und zum Seehafen transportiert werden.
Ein bedeutendes Kapitel an der nunmehr 25jährigen Betriebsgeschichte haben die heute rund 250 Eisenbahner des Bahnbetriebswerkes mitgeschrieben, worüber im folgenden berichtet werden soll.

## Zunächst eine „Wende-Bw"

Am 1. Januar 1961 wurde für den landseitigen Anschluß des im Bau befindlichen Überseehafens die Hafenbahn Rostock als sogenannte Komplexdienststelle der Deutschen Reichsbahn gebildet. Diese Anschlußbahn sollte dann später an den VEB Seehafen übergeben werden.
Der direkt dem Präsidenten der Rbd Schwerin unterstellte Hafenbahnleiter leitete vier Dienstvorsteher der Fachbereiche Betrieb, Maschinendienst, Bahnanlagen sowie Signal- und Fernmeldewesen an.
Im Jahre 1957 begann der Bau des Hafens. Auf den zum gleichen Zeitpunkt errichteten Gleisanlagen fuhren Lokomotiven des Bw Rostock Arbeitszüge und rangierten an den schon in Betrieb befindlichen Umschlagstellen.
Für den Rangierdienst wurden Dampfloks der Baureihe $57^{10-40}$ (pr G 10) eingesetzt. Von 1968 bis 1971 kamen Lokomotiven der Baureihe 44 für Schleppfahrten dazu. Den Arbeitszugverkehr übernahmen Lokomotiven der BR V 36. Wenig später mußten dann auch bei der Hafenbahn Rostock Behandlungsanlagen für die Lokomotiven der hier endenden und beginnenden Züge errichtet werden. Dafür wurde auf der Ostseite der Ein- und Ausfahrgruppe in Höhe des Ablaufbergs ein sogenanntes Dampflok-Wende-Bw gebaut und Ende 1962 in Betrieb genommen. Es verfügte über zwei Ausschlackkanäle mit Naßascheförderer, zwei Wasserkräne und eine Besandungsanlage sowie 23-m-Drehscheibe. Vorhanden war außerdem eine aus einem Kohlenbansen und einem Einheitskohlenkran bestehende Bekohlungsanlage. Ein Eisenbahndrehkran EDK 6 kam später dazu. Außerdem entstand ein kleines Sozialgebäude mit Lokdienstleitung sowie Umkleide- und Waschräume für das Lokpersonal der in der Nähe des Ablaufberges eingesetzten Rangierlokomotiven. Das Wende-Bw ist im Zuge des Traktionswechsels Mitte der 70er Jahre zur Wagenausbesserungsstelle des Bahnbetriebswagenwerkes Rostock für Güterwagen umgebaut worden. Die Drehscheibe und die beiden Wasserkräne existieren noch heute.

1




## Erstes Diesellok-Bw der DR

Von Anfang an waren für die Rostocker Hafenbahn moderne Einrichtungen projektiert. So entstand ab 1964 ein Bahnbetriebswerk für Rangierdiesellokomotiven auf der Westseite des Hafenbahngeländes. Am 30. Juni 1966 wurde es als erstes Diesellok-Bw der Deutschen Reichsbahn eröffnet. Bis dahin wurden die Diesellokomotiven der Baureihe V 15 und V 60 in einem Behelfslokschuppen im Hafengelände repariert. Zur Instandhaltung der Rangierlokomotiven dient eine 72 Meter lange Lokreparaturhalle mit zwei durchgehenden Gleisen und einem dritten Halbstrang. Das Abstellen von betriebsfähigen Triebfahrzeugen in der Lokhalle war nie vorgesehen und erfolgt bis heute im Freien. Die Lokhalle erhielt einen modernen Laufkran und eine Vierspindelachssenke. Lokbehandlungsanlagen, wie die Tankstelle mit zwei Zapfsäulen, die Besandungsanlage, die beleuchteten Lokuntersuchungsgruben und die Wasserentnahmestellen, gehören ebenfalls dazu. Das ursprünglich auf Ölbasis betriebene Heizhaus wird heute durch zwei Dampfspender (ex BR 44, PmH 14 und 15) betrieben. Erwähnt sei noch das dreistökkige Sozialgebäude mit Kantine, Lokleitung, Umkleide- und Büroräumen.
Inzwischen war das ursprüngliche Vorhaben, die Hafenbahn als Werkbahn weiter zu betreiben, aus technologisch-organisatorischen Gründen nicht mehr realisierbar. Bis 1970 hatte sich die Hafenbahn Rostock zum größten Rangierbahnhof im Norden der Republik entwickelt und übernahm wichtige Aufgaben für das Netz der DR.
Dadurch rollten immer mehr Wendelo-

**Tabelle:**
Entwicklung des Triebfahrzeugparks nach Baureihen

| Baureihe | Einsatzzeit | Verbleib/Bemerkungen |
|---|---|---|
| 44 | 4/68–10/71 | letzte Lok 44 0221; letzter Betriebstag: 24. 10. 1971 |
| 57 | 1961–4/69 | letzte Lok 57 1305; letzter Betriebstag: 3. 7. 1968, danach Heizlok |
| 110 (ex Kö) | 1961–9/75 | nur 100 045 ex Kö 0248 |
| 101 | 1962–5/75 | letzte Lok 101 207 |
| 102.0 | ab 9/70 | nur noch Lok 102 073 vorhanden |
| 102.1 | ab 12/70 | bis heute 6 Loks im Einsatz |
| 106.0 | ab 1962 | älteste Lok: 106 017 seit Auslieferung im Einsatz, z. Z. insgesamt 8 Loks |
| 106.2 | ab 8/68 | bis heute 12 Loks |
| 103 | 10/61–3/69 | letzte Lok war die V 36 066 (Schrott) |
| 111 | ab 2/82 | bis heute 7 Loks |
| 118 | 9/80–3/82 | nur 118 033 |

**Erläuterungen**
Mit Inbetriebnahme der Hafenbahn Rostock waren die hier eingesetzten Lokomotiven auch im dortigen Bahnbetriebswerk beheimatet. Dampfloks trugen die Farbanschrift „Hafenbahn Rostock". Die Dieselloks erhielten später Gußschilder mit der Aufschrift „Bw Hafenbahn Rostock", die ab 1. Januar 1982 gegen Schilder mit der Aufschrift „Bw Rostock Seehafen" ersetzt worden sind.
In Statistiken werden oft die Triebfahrzeuge der Hafenbahn Rostock dem Bw Rostock zugeordnet. Unmittelbar nach dem Ausscheiden von der Hafenbahn Rostock wurden die Dampfloks 44 1225 und 44 1239 (LEW) im Jahre 1970 z-gestellt und verschrottet. Am 25. Oktober 1971 endete die Ära des Dampflokeinsatzes bei der Hafenbahn Rostock mit der Abgabe der Lok 44 0221.

komotiven der neuen Traktion bis in das damals als „Diesel-Bw" bezeichnete Hafenbahnbetriebswerk zum Restaurieren und Tanken. Waren es anfangs Lokomotiven der Baureihe 118, kamen später überwiegend Lokomotiven der Baureihe 120, 130 und 132 als „ständige Gäste" in das Bw der Hafenbahn.
Mit der 1975 eingeführten Containerzugverbindung von Dresden nach Rostock fuhren sogar Lokomotiven und Personale mit der Baureihe 118 des Bw Dresden bis Überseehafen durch.
Vor der Elektrifizierung gehörten Dieselloks aus Neustrelitz, Güstrow, Schwerin, Wittenberge, Wismar, Stendal und Pasewalk zum täglichen Bild.
Durch den ständigen Ausbau des Hafenumschlags sind die Leistungen auf der Hafenbahn immer weiter gestiegen. Das bedeutete mehr Rangierlokomotiven und mehr Personal. Um auch künftig die erhöhten Anforderungen erfüllen zu können, wurde am 31. Dezember 1981 die Hafenbahn Rostock als Dienststelle aufgelöst. Aus den vier Fachbereichen sind drei selbständige Dienststellen, und zwar der Bahnhof, das Bahnbetriebswerk und die Bahnmeisterei Rostock Seehafen gebildet worden. Gemeinsam im Dienstort Rostock Seehafen vereinigt, erfüllen sie ihre Aufgaben in hoher Qualität.

2



3




1 Rangier- und Lokpersonal der Rostocker Hafenbahn im Februar 1963. Urheber des Fotos unbekannt.

2 Bw Rostock Seehafen im Februar 1982.
V. l. n. r.: 118 033, 111 013 und 105 057.

3 Triebfahrzeugwart Werner Witzky vom Bw Rostock Seehafen mit der Bedientechnik für die ferngesteuerte Lokomotive 106 713 im August 1985.

Fotos: Verfasser (2), Sammlung Verfasser (1) und ZBDR (3)

**Zusätzlich Bedarfsausbesserungen**

Die moderne Ausstattung des Bw Rostock Seehafen ermöglicht zusätzlich zur planmäßigen Instandhaltung der Rangierlokomotiven des eigenen Bw und des Bw Rostock Bedarfsausbesserungen an Streckenlokomotiven des gesamten Rbd-Bezirkes. Dazu gehört auch der Wechsel von Großtauschteilen, wie Motore und Getriebe. Weiterhin werden von hieraus die Gleisbremsen und die Containertechnik betreut. Die Abteilung Elektrische Anlagen unterhält die elektrischen Weichenheizungen, die Flutlichtbeleuchtung und andere elektrische Anlagen.
Rund 20 Rangierlokomotiven sind im Hafenbereich und Rangierbahnhof Rostock Seehafen täglich von der Abteilung Triebfahrzeugbetrieb zu besetzen. Zusätzlich gibt es einen Dienstplan für Streckenleistungen im Nahgüterzugdienst.
Von 1975 bis 1977 erprobten sie an der Rangierlok 106 420 im täglichen Betrieb die automatische Mittelpufferkupplung (AMK).
Im September 1981 wurde hier die 110 156 mit Strömungswendegetriebe, heute 108 156, im Bw Halle G auf Herz und Nieren geprüft. Erstmals kamen Lokomotiven der Baureihe 106 von 1972 bis 1980 in Doppeltraktion für Schleppleistungen in den Einsatz. Und seit September 1985 läuft im Ölhafen die Lokomotive 106 713 als erste bei der DR funkferngesteuert. Weiterhin befinden sich im Bestand des Bw Rostock Seehafen Loks der BR 106 mit elektronischer Spurkranzschmierung, die durch die Hilfe der Werkeisenbahner des Eisenhütten-Kombinates-Ost erstmals bei der DR 1981 angewendet wurde.

---

Werner Drescher (DMV), Jena

# Die preußisch-bayrische Verbindungsbahn bei Probstzella

Die ersten Bestrebungen, eine Eisenbahnverbindung zwischen Thüringen und Bayern über Probstzella zu schaffen, gehen auf die Jahre um 1850 zurück. Seinerzeit konstituierte sich ein Komitee, das den Bau einer „Thüringisch-Fränkischen Eisenbahn" von Großheringen oder Weimar über Jena–Saalfeld–Probstzella nach Bayern verwirklichen wollte.
Diesem Projekt trat ein Staatsvertrag aus dem Jahr 1840 entgegen. Hierin hatten sich Preußen, Hessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha verpflichtet, nur dem Bau der Werrabahn (Eisenach–Meiningen–Coburg) zuzustimmen.

**Bayern, Sachsen und Preußen**

Das Königreich Bayern war andererseits bestrebt, eine Schienenverbindung in den Norden, vor allem mit dem Nordseehafen Bremen herzustellen, um seine Handelsbeziehungen ausbauen zu können. Allerdings wollte man diese Verbindung nicht unbedingt mit Preußen – dessen Expansionspolitik gegenüber man abgeneigt war – und den von Preußen völlig abhängigen thüringischen Kleinstaaten. So wurde der erste Eisenbahnübergang in Hof zwischen Bayern und Sachsen am 14. Januar 1841 vertraglich fixiert.

Unter anderem aus diesen Gründen kamen erst am 31. Dezember 1845 Bayern, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg-Gotha überein, den Bau einer Strecke von der Bayrischen Staatsbahn (Lichtenfels) nach Coburg zu unterstützen. Kurz nach der Inbetriebnahme der Werrabahn am 2. November 1858 wurde diese erste Eisenbahnlinie zwischen Bayern und Thüringen am 24. Januar 1859 eingeweiht.
Der Gedanke einer Nord-Süd-Verbindung über Probstzella wurde auch danach weiter verfolgt. 1862 entstand in Jena ein Komitee zum Bau einer Saalbahn. Sie sollte von Großheringen über Jena, Saalfeld und Probstzella weiter nach Kronach führen. Dieses Projekt mußte von der Regierung Sachsen-Weimars abgelehnt werden, da sie dem Neustädter Kreis schon die Zusage gemacht hatte, den Bau einer Eisenbahn von Gera über Neustadt – Saalfeld nach Kronach zu unterstützen.
Aber auch dieses Projekt verzögerte sich. Die Thüringische Eisenbahn Gesellschaft (ThEG), die es realisieren wollte, mußte erst mit den Regierungen von Sachsen-Meiningen, Sachsen-Weimar, Schwarzburg-Rudolstadt, Reuß jüngere Linie und Preußen verhandeln, ehe am 4. Dezember 1867 ein Staatsvertrag zwischen den Beteiligten abgeschlossen werden konnte. In diesem Vertrag wurde es der ThEG jedoch nur gestattet, eine Eisenbahn von Gera über Neustadt – Saalfeld nach Eichicht (heute Kaulsdorf) zu bauen. In dem Vertrag war weiterhin vereinbart, eine spätere Weiterführung „im Auge" zu behalten. Am 20. Dezember 1871 wurde die Strecke zwischen Gera und Eichicht eröffnet. An eine Weiterführung konnte man zunächst nicht denken, da die Bahn nicht den erhofften Gewinn erbrachte.

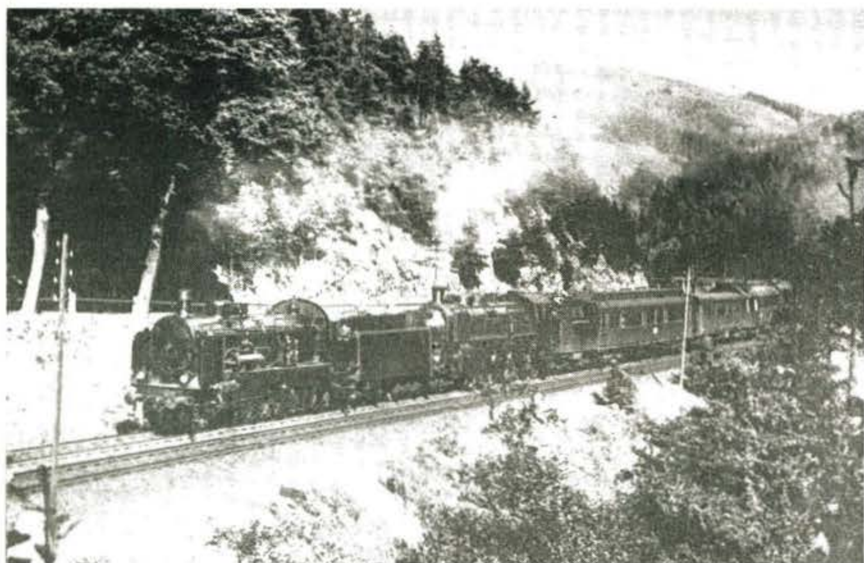
### Nun wurde es dringend

Als am 1. Mai 1874 die Saalbahn von Großheringen nach Saalfeld in Betrieb ging, mündeten in Saalfeld zwei Strecken ein. Damit wurde eine Weiterführung in Richtung Süden immer dringlicher. Preußen ließ sich aber Zeit. Schließlich war es bemüht, eine Staatsbahn aufzubauen und dabei so billig wie möglich Privatbahnen aufzukaufen. Billig konnten sie nur sein, wenn sie unrentabel waren. Solange keine Weiterführung nach Bayern bestand, waren sowohl die Gera-Eichichter als auch die Saalbahn nur Lokalbahnen.
Die thüringischen Kleinstaaten, vor allem Sachsen-Weimar, konnten dieses Vorhaben ebenfalls nicht unterstützen, denn ihnen fehlten zum einen die finanziellen Mittel. Zum anderen aber war das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach seit 1867 Mitglied des Norddeutschen Bundes und damit von Preußen absolut abhängig.
Die wirtschaftliche und politische Ohnmacht der thüringischen Kleinstaaten machte es Preußen relativ leicht, seine expansive Eisenbahnpolitik auf dieses Territorium auszudehnen. Ende der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts reifte die Zeit der Übernahme der ThEG durch Preußen heran. Bereits in den Staatsverträgen mit den Ländern Sachsen-Meiningen (12. November 1881) und Schwarzburg-Rudolstadt (14. November 1881), die die Verstaatlichung der ThEG beinhalteten, wurde der Bau der Strecke Eichicht – Landesgrenze festgeschrieben. Am 21. Januar 1882 folgte noch ein entsprechender Staatsvertrag zwischen Preußen, Bayern, Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt. 1882 erließ die preußische Regierung das Gesetz zum Bau der Strecke.
Nachdem am 1. Mai 1882 die Thüringische Eisenbahn an das preußische Staatsbahnnetz angegliedert worden war, wurden somit alle rechtlichen Grundlagen zum Bau der Verbindungsbahn gegeben. Preußen brauchte diese Verbindung auch dringend, um der bestehenden Strecke über Hof eine Konkurrenz bieten zu können (vergl. „me" 3/85 S. 3ff). Zum anderen wurden weitere thüringische Privatbahnen, wie die Saalbahn, weiter in die Enge getrieben, die anfangs keine, später nur sehr geringe Anteile von dem Durchgangsverkehr erhielt. So mußten auch aus diesem Grund die Saal- und Weimar-Geraer-Eisenbahn-Gesellschaften ihre Bahnen 1895 an Preußen verkaufen.

### Nun doch zwischen Preußen und Bayern

Insgesamt waren 46,1 km Schienenweg erforderlich, um die Preußische und Bayrische Staatsbahn zu verbinden. Auf bayrischer Seite waren es 29,3 km zwi-

1



2



1 Vor der 18 531 eine P 8 mit einem Schnellzug bei Probszella im Jahre 1934

2 38 1820 während einer Opsi-Versuchsfahrt am Einfahrsignal Kaulsdorf. Auf der rechten Seite der Pufferbohle ist der Sender und Empfänger erkennbar, in halber Höhe des Signalmastes der Tripelspiegel.

3 FDt 551/552 München/Stuttgart – Berlin bei Steinbach a. W.
Zwischen 1936 und 1939 verkehrten diese SVT auf der Strecke; die Aufnahme entstand am 15. März 1936.

4 E 94 052 mit Güterzug in Falkenstein bei Probstzella im Juni 1942

Fotos: Verwaltungsarchiv der Rbd Erfurt/Repros: D. Hommel, Erfurt

3



4



schen Stockheim und Landesgrenze, auf preußischer Seite 16,7 km zwischen Eichicht und Landesgrenze. Von bayrischer Seite wurde der Bau bereits 1880 befohlen.

Auf preußischer Seite ließ die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Erfurt die Strecke errichten.

Nach der Eröffnung – am 1. Oktober 1885 – verkehrten bis 1900 täglich ein bis drei schnellfahrende Züge zwischen Berlin–Leipzig–(Weißenfels–)Zeitz–Gera–Saalfeld–Probstzella und München(–Stuttgart).

Als am 1. Mai 1899 die Verbindungsbahn Ost bei Großheringen in Betrieb genommen war, fuhren ab 1. Mai 1900 auch Schnellzüge über die Saalbahn und Probstzella nach München. Diese Strecke sollte dann auch die bedeutendere für den Verkehr zwischen München und Berlin werden.

**Steigungsstrecken blieben unumgänglich**

In der Betriebsführung erforderte vor allem der Abschnitt Probstzella–Steinbach a. W.–Rothenkirchen mit einer Steigung bis 1:40 zusätzliche Aufwendungen. Jahrzehntelang verkehrten hier die Züge mit Vorspann- bzw. Schublok, oftmals waren sogar vier bis fünf Lokomotiven zur Beförderung eines Zuges notwendig. So ist es kein Wunder, daß sowohl die Preußische- als auch die Bayrische Staatsbahn-Verwaltung, später die DRG, die stärksten zur Verfügung stehenden Lokomotiven hier erprobte und einsetzte, u. a. die pr. T 20 (später $95^0$) und die bayr. Gt 2×4/4 (später $96^0$).

1914 verkehrten über Probstzella acht Schnell- und etwa 30 Güterzüge je Tag und Richtung.

**Opsi getestet**

Die Strecke zwischen Probstzella und Saalfeld diente in den Jahren 1932/33 als Versuchsstrecke zur betriebstechnischen Erprobung der optischen Zugsicherung (Opsi). Für diese punktförmige Zugbeeinflussung waren die Lokomotiven 38 1872 und 38 1820 mit einer Lichtquelle (Sender) und einem lichtempfindlichen Empfänger ausgerüstet. Die Ein-, Ausfahr- und Blocksignale waren mit Tripelspiegel ausgestattet. Der Spiegel war mit der Stelleinrichtung der Signale verbunden und reflektierte so je nach Stellung während der Vorbeifahrt der Lokomotive das Licht auf den lichtempfindlichen Empfänger. Stand das Signal beispielsweise auf „Halt", wurde dadurch eine Zwangsbremsung eingeleitet. Mit dieser Einrichtung konnte auch die Geschwindigkeit überwacht werden. Zwischen Saalfeld und Probstzella waren 11 Signale mit einem Tripelspiegel ausgerüstet. Zusätzlich waren noch sechs Spiegel zur Geschwindigkeitsüberwachung aufgestellt. Die Strecke wurde deshalb als Versuchsstrecke gewählt, weil sie in einem relativ starken Gefälle mit engen Gleisradien und in unmittelbarer Flußnähe liegt. Zwischen dem 15. Januar und 27. August 1932 fanden über 9000 Versuche statt, die ausnahmslos positiv verliefen. Am 17. Juli 1933 wurden die Versuche abgeschlossen.

Während der Zeit des Faschismus wurde ein Projekt erarbeitet, das die Streckenelektrifizierung von Rom über München bis Berlin vorsah. Es hatte politische Bedeutung, sollte doch damit die „Achse Rom–Berlin" untermauert werden. Am 15. Mai 1939 wurde der elektrische Zugbetrieb zwischen Saalfeld–Probstzella–Nürnberg eröffnet. Ab dem 2. November 1942 war der elektrische Betrieb über die Saalbahn bis Leipzig möglich. Dann aber mußten die Elektrifizierungsarbeiten eingestellt werden.

Die veränderten politischen Verhältnisse, als unmittelbare Folge des zweiten Weltkrieges, beeinflußten die Verbindungsbahn als typische Nord-Süd-Verbindung erheblich. Im zweiten Halbjahr 1945 und im März sowie April 1946 wurden die Fahrleitung und das zweite Gleis zu Reparationszwecken abgebaut. In der folgenden Zeit – vor allem nach der Schaffung der entsprechenden Verträge – entwickelte sich diese Strecke zu einer bedeutenden Magistrale der DR für den Transitverkehr zwischen dem Norden und Süden Europas und im Verkehr zwischen der DDR und der BRD.

**Quellenangaben**

(1) Das Stellwerk – Zeitschrift für das gesamte Eisenbahnsicherungswesen 1 und 4/35, 3–5/37
(2) Landtagsprotokolle des Großherzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach
(3) Akten B XVu des Stadtarchivs Jena
(4) Geschäftsberichte der Thüringischen- und Saal-Eisenbahn-Gesellschaft
(5) Gesetzessammlung des Großherzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach
(6) Akten des Verwaltungsarchivs der Rbd Erfurt
(7) Hans-Jürgen Barteld/Wolfgang Beyer: „100 Jahre Eisenbahn in Probstzella", Probstzella 1985
(8) Wilhelm Lins „Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse ...", Jena 1910
(9) Aufzeichnung des Lokführers F. Koch, Sammlung Bernd Köllner, Saalfeld

# kurzmeldungen

### An zweiter Stelle

Mit 131 Kilometern Eisenbahnstrecke je 1000 Quadratkilometer besitzt die DDR in Europa nach Belgien das zweitdichteste Eisenbahnnetz. Die DR bringt rund 76 Prozent der Transportleistungen, 1980 waren es 69 Prozent. Sie befördert täglich mehr als 1,7 Millionen Fahrgäste. Im vergangenen Planjahrfünft übernahm die Bahn 33 Millionen Güter vom Straßentransport.
*me*

### Viadukte werden rekonstruiert

Während der Rekonstruktionsarbeiten an den Sebnitzer Viadukten – sie begannen 1984 und werden 1987 beendet sein – wird der planmäßige Zugverkehr auf der Kursbuchstrecke 314 über zwei von der Nationalen Volksarmee errichtete Viadukte aufrechterhalten. Leider verlieren aus bautechnischen Gründen die Viadukte bei der Rekonstruktion ihre Bögen. Dafür sollten alle Freunde Verständnis haben und sich nicht in fruchtlose Diskussionen über eine unzureichende denkmalpflegerische Leistung versteigern.
Abb. 1 zeigt einen Viadukt nach der dritten Sprengung.
*Foto: P. Kasperzek, Sebnitz*

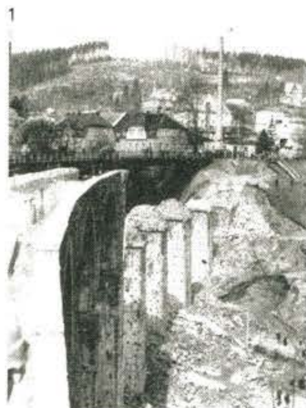
### Schmalspur-Triebwagen modernisiert

Auf der elektrisch betriebenen schmalspurigen Eisenbahnstrecke von Trenčianska Tepla nach dem knapp 6 km entfernten Trenčianske Teplice waren bis 1984 die im Jahre 1951 gebauten Triebwagen der Waggonfabrik Tatra Studenka im Einsatz (Abb. 2). Da für die Spurweite von 760 mm von der Fahrzeugindustrie heute keine entsprechenden Triebwagen mehr hergestellt werden, ein Umbau der Strecke auf Meter- oder Regelspur aber zu kostspielig gewesen wäre, entschloß man sich zur dringenden Erneuerung des Wagenparks auf dem Wege der Rekonstruktion der vorhandenen Triebwagen. So entstand als erstes aus dem früheren Triebwagen EMu 46.003 der rekonstruierte Triebwagen EMu 46.1001. Er konnte 1984 in Betrieb gehen. Bei der in den Werkstätten der Verkehrsbetriebe Ostrava vorgenommenen Rekonstruktion wurden weitgehend Baugruppen bzw. Einzelteile aus der Serienproduktion anderer Fahrzeuge verwendet. So wurden für die elektrische Ausrüstung Teile der Straßenbahnbaureihe Tatra T5 und des Škoda-Obus übernommen, was die Reduzierung der Fahrspannung auf 600 V bedingte. Auch die Seitenscheiben stammen vom Straßenbahnbau, während die Frontscheiben des Triebwagens Seitenscheiben des Omnibustyps Karossa C 730 sind.
*Text und Foto: N. Kuschinski, Dresden*

### U-Bahn wurde 90

Ihren 90. Geburtstag feierte im Mai die Budapester U-Bahn. Als die Földalatti am 2. Mai 1896 feierlich in Betrieb genommen wurde, war sie die erste Untergrundbahn auf dem europäischen Kontinent.
Im Tagebau als sogenannte Unterpflasterbahn errichtet, führte sie seinerzeit von der Innenstadt schnurgerade bis zum Zoo im Stadtwäldchen. Lange galt der Bau der sechs Meter breiten zweigleisigen Trasse mit ihrer Trägerkonstruktion und den elektrischen Sicherheitsanlagen als eine Sensation. Schon vor 90 Jahren bewältigten 20 Motorwagen den Verkehr. Im U-Bahn-Museum am Deák tér kann man noch einen Wagen der alten Unterpflasterbahn sehen und bestaunen.
1950 begannen die Arbeiten zum Bau der modernen Budapester Metrolinie, die den Stadtbezirk Köbánya im Osten mit dem Südbahnhof in Buda verbindet. Diese rotmarkierte Metrostrecke, 1970 übergeben, verläuft in einer Tiefe von zehn bis 35 Metern über eine Entfernung von zehn Kilometern. Inzwischen wurde auch die blaumarkierte Linie in Nord-Süd-Richtung eröffnet. An ihrer Verlängerung wird gegenwärtig gearbeitet.
*me*

1



2



3



4



### Neue S-Bahn-Züge für Budapest

Noch in diesem Jahr soll in der ungarischen Hauptstadt ein neuer Typ von S-Bahn-Zügen, der eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreicht, getestet werden.
*me*

### Dampflok-Veteranen auch in Australien

Dank umfangreicher Geldspenden aus allen Teilen Australiens konnte die Dampflokomotive „Duke of Edingburgh“, ein Triebfahrzeug der eleganten und leichten Klasse Pacific 620, überholt und wieder in Dienst gestellt werden. Abb. 3 zeigt die Lok-Nr. 621 nach ihrer Wiederinbetriebnahme, die durch vielfältige Bemühungen der Mitglieder der Australischen Eisenbahnhistorischen Gesellschaft möglich geworden war.
Auch andere „Oldtimer“ verkehren heute vor allem als Touristenattraktionen auf australischen Bahnstrecken. Die Regierung des Bundesstaates Victoria gründete eigens eine Behörde zur Wiederbelebung des Ferienzuges „Puffing Billy“. Bis zu den 60er Jahren verkehrte der Zug unter der Regie von Vicrail.
Nach Einstellung des Einsatzes von Dampflokomotiven bewahrten und pflegten die Mitglieder der „Puffing Billy Preservation Society“ das rollende Material. Einige Mitglieder dieses Vereins organisieren jetzt gemeinsam mit der staatlichen Behörde den Zugverkehr auf einer 13 km langen Strecke unweit von Melbourne.
In den letzten Jahren fuhren jährlich bis zu 250 00 Fahrgäste mit dem „nostalgischen“ Zug (Abb. 4).
*Mrd., Fotos: AIS*

## Einzelgänger wurde Arbeitsraum

Zum Triebfahrzeugbestand der Deutschen Reichsbahn gehörte der 1964 vom VEB Waggonbau Bautzen hergestellte Triebwagen VT 4.12.01.
Er blieb, wie auch das überarbeitete und 1965 gelieferte Baumuster VT 4.12.02, ein Einzelgänger, da das spätere Beschaffungsprogramm der DR derartige Fahrzeuge nicht mehr vorsah.
Der ab 1970 mit der Nummer 173 001 bezeichnete Triebwagen verkehrte auf Haupt- und Nebenbahnen der Rbd Cottbus und wurde 1975 ausgemustert, jedoch nicht verschrottet. Heute dient er den Mitgliedern der AG 2/16 Hoyerswerda als Arbeitsraum und wird durch sie gepflegt.

Fotos: V. Emersleben, Berlin





## Einsatzstelle Löbau

Fast idyllisch gelegen ist die Einsatzstelle (Est) Löbau des Bw Bautzen. Sie befindet sich mit ihrem siebenständigen Rechteckschuppen zwischen den Strekken in Richtung Bautzen, Cunewalde und Herrnhut.
In dem ursprünglichen und bescheiden ausgeführten Maschinenhaus wurden ein bis zwei Dampflokomotiven unterhalten, die mit Inbetriebnahme der Strecke Bautzen–Görlitz 1846 durch die Sächsisch-Schlesische Eisenbahngesellschaft nach Löbau kamen.
Schritt für Schritt mußten die Anlagen erweitert werden. Das Bw Löbau ist 1951 als selbständige Dienststelle aufgelöst und dem Bw Bautzen unterstellt worden.
Über einen Drehwinkel erreichen die Maschinen ihre Stände zur Wartung und Pflege. Dominierten in den früheren Jahren Maschinen der BR 55, 58, 75 und 94, sind hier heute Diesellokomotiven der BR 101, 112 und 118 stationiert. In den letzten Jahren wurden die Anlagen rekonstruiert und somit die Beheimatung der V-Traktion möglich.
Die 65 1057 als Heizlok und einige Maschinen der BR 52.8 sind die letzten Vertreter der Dampftraktion.

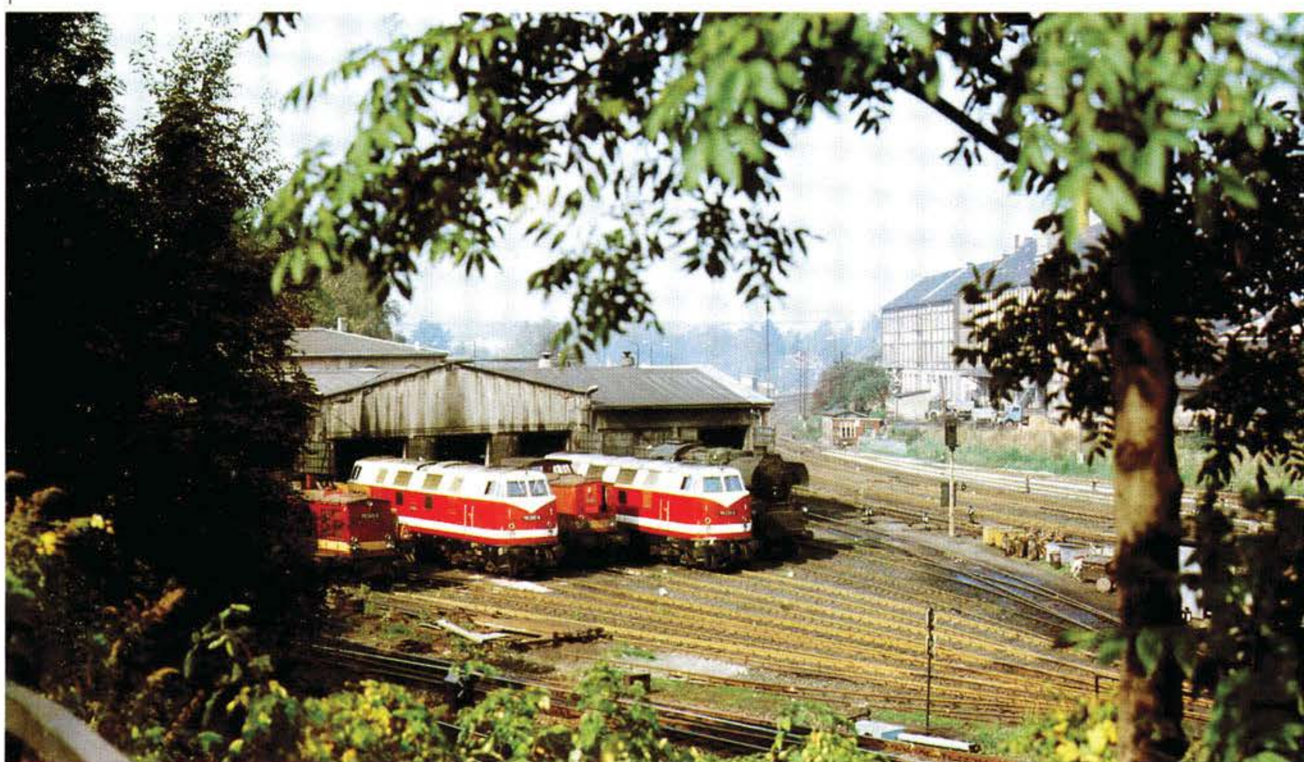
1 Durchaus reizvoll gelegen – die Est Löbau des Bw Bautzen. Noch gibt es in Löbau Diesel- und Dampflokomotiven!

2 Neben Lokomotiven der Baureihen 118, 110 und 112 sind hier auch einige 102er beheimatet.

3 Bekannt wurde Löbau in der letzten Zeit vor allem durch die hier als Heizlok eingesetzte 65 1057. Auch ihre Tage dürften aber inzwischen gezählt sein.

Text und Fotos: V. Emersleben, Berlin

1



2



3



## Lok-einsätze

**Raw „Helmut Scholz" Meiningen**
*Zeitraum vom 1. Januar 1986 bis 31. Mai 1986:*
Planmäßig aufgearbeitet wurden folgende Maschinen –
*Januar:* 50 3520, 50 3637, 52 8042, 52 8123, 52 8125, 52 8148, 52 8157, 52 8160, 52 8171, 52 8197, 52 8199.
*Februar:* 22 078 (Dampfspender), 50 3553, 50 3698, 52 8024, 52 8034, 52 8038, 52 8089, 52 8120, 52 8128, 52 8156, 52 8163.
*März:* 41 1150, 44 0797 (Dampfspender), 44 1488, 44 2264, 50 3522, 50 3646, 52 8020, 52 8080, 52 8082, 52 8095, 52 8106, 52 8121, 52 8138.
*April:* 44 2634, 50 3554, 50 3666, 50 3688, 50 3690, 52 8083, 52 8091, 52 8102, 52 8132, 52 8144, 52 8170, 52 8174.
*Mai:* 44 0489 (Dampfspender), 44 1251, 50 3506, 50 3521, 50 3527, 50 3603, 50 3637, 50 3649, 50 3673, 50 3680, 52 8001, 52 8044, 52 8053, 52 8064, 52 8096, 52 8102, 52 8135, 52 8151, 52 8173, 52 8195.
Des weiteren wurden im Mai drei Traditionsloks aufgearbeitet, u. a. die 52 6666 des Bw Berlin-Schöneweide, die 95 1027 des Bw Probstzella und die 94 1292 des Bw Meiningen.
*Schu (Juni)*

**Bw Falkenberg (E.)**
*Lokbestand:* 50 3577, 52 5679, 52 8025, 52 8034, 52 8039, 52 8041, 52 8044, 52 8060, 52 8063, 52 8092, 52 8098, 52 8105, 52 8120, 52 8174 (beide ex Lutherstadt Wittenberg).
Täglich sind vier Maschinen eingesetzt, und zwar zwei im Bw Falkenberg, eine in der Est Torgau sowie eine in der Est Eilenburg.
*Umlauf (KBS 214):* Fak (60692) 7.52, 8.05 Hr 8.39, 8.56 H 9.59, 10.27 Oe 10.58, 11.10 Jü; Jü (60125) 12.06, 12.20 Oe 13.15, 13.38 H 15.12, 15.30 Hr 15.50, 16.04 Fak; Fak o. (52696) 20.19, 21.00 H 21.22, 22.26 Oe 22.46, 22.59 Jü.
*(KBS 210):* Eg (66613) 7.18, 7.38 Mk 7.58, 8.14 Tg 8.54, 9.30 Fak o.; Fak o. (66614) 11.44, 12.16 Tg 13.06, 13.26 Mk 14.23, 14.47 Eg; Eg (66615) 15.39, 16.01 Mk 16.32, 16.51 Tg 17.56, 18.35 Fako.
*Eilenburg – Wurzen:* Eg (66645) 6.39, 6.58 C 7.38, 7.45 R. 8.03, 8.07 Z 8.23, 8.33 L 9.05, 9.20 Wu; Wu (65646) 10.16, 10.26 L 10.48, 10.53 Z 11.51, 11.55 R 12.15, 12.21 C 12.58, 13.15 Eg; danach mehrere Übergabefahrten von und nach Ego.
*Legende:* Fak – Falkenberg unt Bf. Hr – Herzberg West, H – Holzdorf, Oe – Oehna, Jü – Jüterbog, Eg – Eilenburg, Ego – Eilenburg Ost, Mk – Mockrehna, Tg – Torgau, Fak o. – Falkenberg ob Bf, C – Collmen-Bohlitz, R – Röcknitz, Z – Zschepa-Hohburg, L – Lüptitz, Wu – Wurzen.
*Bü (Juli)*

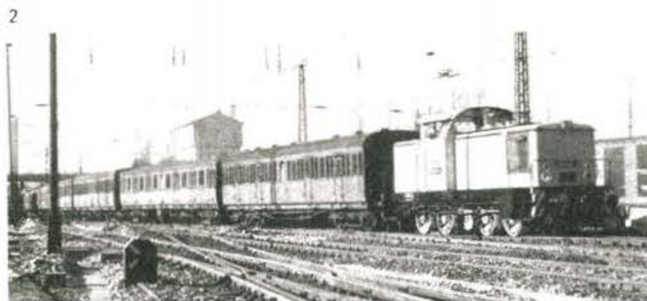
**Bw Elsterwerda**
*Lokbestand:* 44 1393 (Hzl), 52 8015, 52 8020, 52 8149 (alle k).
Zum letzten Fahrplanwechsel wurde der Dampflokeinsatz beendet.
*Sta (Juni)*

1




1 Obwohl im Falkenberger Raum die Elektrifizierungsarbeiten im vollen Gange sind, werden durch das Bw Falkenberg nach wie vor Dampflokomotiven eingesetzt. Die 52 5679 ist jedoch inzwischen abgestellt worden.

2



3



2 und 3 Diesellokomotiven vor Wagenveteranen waren vor rund 15 Jahren noch hier und da anzutreffen. Abb. 2 zeigt eine Lokomotive der Baureihe 106 am 30. Oktober 1971 im Dresdner Hauptbahnhof bei der Bereitstellung eines Personenzuges nach Kamenz.
Abb. 3: Im Sommer 1969 fuhr der Mittagspersonenzug von Blankenburg (Harz) nach Thale (Bodetal) mit der V 60 1441 und einem VB der Baureihe 147. Vier Jahre später wurde der Reiseverkehr auf dieser Strecke eingestellt.

Fotos: H. Wendler, Berlin (1), D. Bäzold, Unterpörlitz (2 und 3).

**Bw Nossen**
*Lokbestand:* 35 1113, 50 1002 (z), 50 3536, 50 3539, 50 3540, 50 3581 (Hzl), 50 3603, 50 3636, 50 3647 (Hzl), 52 8127 (Hzl), 52 8176 (Hzl).
Umlauf siehe Heft 4/86, zwei Maschinen sind weiterhin eingesetzt.

**Bw Zittau**
*Lokbestand:* 52 8005, 52 8011, 52 8012, 52 8016, 52 8019, 52 8037, 52 8047, 52 8052, 52 8062, 52 8104, 52 8157, 52 8160, 52 8169, 52 8190, 52 8191, 52 8195, 52 8199, 52 8111; 52 5137, 65 1008 (beide abgestellt Hirschfelde).
Vier Maschinen können ggf. im Einsatz beobachtet werden.
*Umlauf (KBS 241):* Hf (Lzz), Hf (59236) 9.30, 10.10 Hgw; (Lzv) Hf; Hf (59238) 13.12, 13.47 Hgw; Hgw (56239) 17.10, 17.40 Hf; Hf (59240) 18.40, 19.10 Hgw.
Zi (76282) 10.50, 11.05 Hf; Hf (76283) 12.20, 12.35 Zi.
*(KBS 250):* Bw (65273) 3.00, 8.40 Zi (ggf. 1 Std. früher!) Bw (65277) 12.20, 18.00 Zi; Bw (65279) 19.50, 0.45 Zi; Zi (65272) 6.50, 11.05 Bw; Zi (65274) 12.55, 18.27 Bw; Zi (65278) 19.45, 1.05 Bw.
*Legende:* Hf – Hirschfelde, Hgw – Hagenwerder, Bw – Bischofswerda, Zi – Zittau.
*Haw (Juni)*

**Bw Güsten/Est Staßfurt**
*Lokbestand:* 41 1103, 41 1132, 41 1137, 41 1148, 41 1159, 41 1185, 41 1231, 41 1289, 41 1303.
Drei Maschinen befinden sich im Einsatz.
*Umlauf (KBS 650/702):* Stf (61750) 5.12, 6.32 Schö; Schö (61751) 6.56, 8.34 Stf; Stf (61752) 10.34, 13.48 Bv; Bv (61765) 14.46, 15.06 Schö (Lzv) 15.45, 16.20 Stf; Stf (61756) 19.58, 22.25 Bv.
*(KBS 690):* Gt (66703) 7.42, 8.32 Bb; Bb (66711) 9.12, 9.26; Bi (73727) 10.26, 10.36 Ed; Ed (73726) 12.10, 12.20 Bi; Bi (73721) 13.06, 13.30 Kn (Lzv) Stf.
Stf (50402) 7.24, 8.35 Bv (Lzv) 9.18, 10.21 Stf; Stf (65764) 14.54, 15.24 För (Lzv) Stf.
*Legende:* Stf – Staßfurt, Schö – Schönebeck (E.), Bv – Magdeburg Buckau, Gt – Güsten, Bb – Bernburg, Bi – Biendorf, Ed – Edderitz Abzw., Kn – Köthen, För – Förderstedt.
*Stein (Mitte Juli)*

Wadim Mironow und Leonid Moskaljew, Moskau

# Die Schmalspurbahn Rjasan – Tuma

*Immer wieder bitten uns Leser, auch einmal über sowjetische Schmalspurbahnen zu berichten. Der folgende Beitrag, verfaßt von den sowjetischen Eisenbahnfreunden und Mitgliedern des Moskauer Klubs der Modelleisenbahner Wadim Mironow und Leonid Moskaljew erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Er vermittelt aber durchaus interessante Einzelheiten über die Strecke Rjasan – Tuma, die sicherlich auch für zahlreiche andere Bahnen dieser Art zutreffen. Viele solcher Strecken gibt es auch heute noch in der Sowjetunion. Da sie aber meist als Werkbahnen betrieben werden und somit örtlichen Industriebetrieben unterstehen, ist es bisher noch nicht gelungen, eine Übersicht über alle Bahnen dieser Art in der UdSSR zu erhalten.*

**Schmalspurbahnen seit mehr als 100 Jahren**

Ende der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts entstanden im damaligen Rußland die ersten Schmalspurbahnen. Eine Privatbahn-Aktiengesellschaft nach der anderen baute zahlreiche Schmalspurstrecken, um vor allem landwirtschaftliche Gebiete und Industriebetriebe zu verbinden. Die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit derartiger Bahnbauten stand bei der zaristischen Regierung außer Zweifel. In der Regel betrugen die Baukosten nur die Hälfte von denen einer Breitspurbahn, obwohl die Güter auf den Spurwechselbahnhöfen umgeschlagen werden mußten. Da aber der Eisenbahnbau in allen Landesteilen unterstützt wurde, erhielten neu gegründete Aktiengesellschaften eine bedeutende finanzielle Hilfe.

Eine von vielen war die „Moskauer Gesellschaft für Zufuhrbahnen". Sie baute zahlreiche Schmalspurbahnen im Moskauer Gebiet. Hier gab es zwar bereits ein relativ dichtes Netz breitspuriger Eisenbahnstrekken. Im wesentlichen führten sie radial von Moskau in alle Richtungen. Um aber auch den Flächenbereich zu erschließen, waren weitere Strecken für lokale Verkehrsbedürfnisse dringend erforderlich. Der Gütertransport per Pferdewagen entsprach nicht mehr den gewachsenen Anforderungen der Industrie.

**750-mm-spurig durchs Meschtschersker Land**

Am 7. Februar 1897 erhielt die „Moskauer Gesellschaft für Zufuhrbahnen" die Konzession zum Bau einer 750-mm-spurigen Bahn vom linken Ufer der Oka in der Nähe der Stadt Rjasan zum Dorf Tuma in einer Länge von etwa 82 Werst (1 Werst entspricht 1067 m). 1899 wurde die Verlängerung bis zur Stadt Wladimir genehmigt.

Die Schmalspurbahn erschloß das durchgehend mit dichten Wäldern bedeckte Meschtschersker Land. Die bis dahin kaum zugänglichen Holz- und Torfvorräte konnten nun per Bahn abtransportiert werden. Rjasan und Wladimir waren bereits durch breitspurige Eisenbahnen mit Moskau verbunden. So entstand die Schmalspurbahn Rjasan – Wladimir vor allem deshalb, um Moskau mit Brennstoffen zu versorgen. Die Inbetriebnahme von Torfbetrieben und Holzfällereien sorgten schließlich für dringend benötigte Arbeitsplätze.

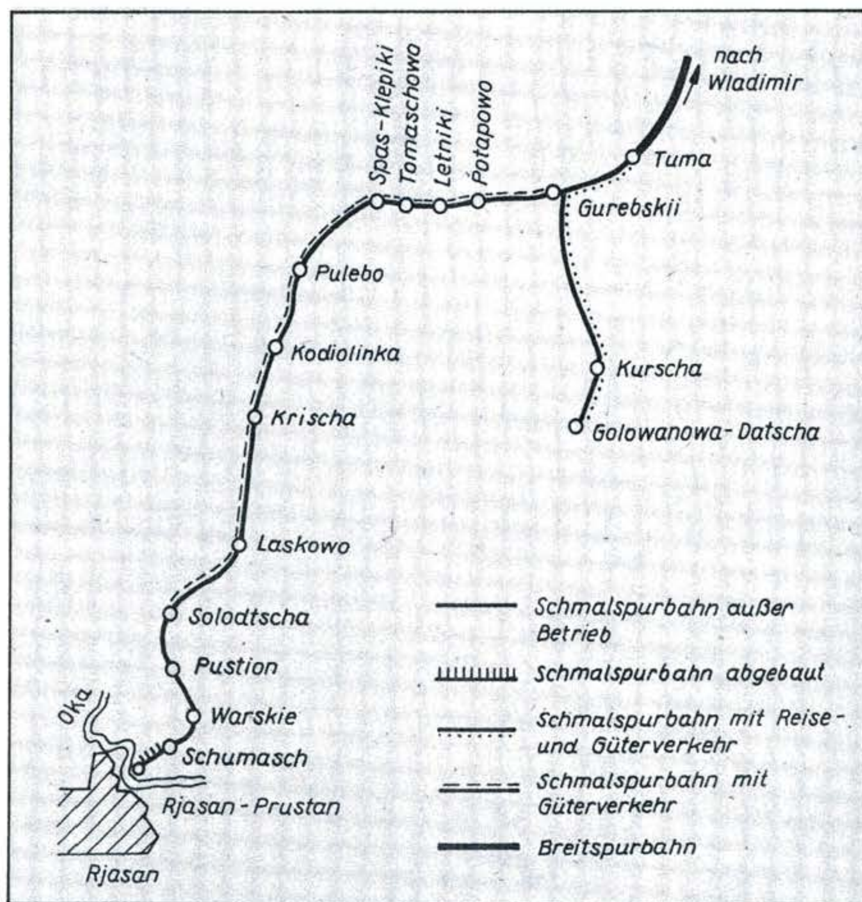
Der Streckenbau erfolgte unter äußerst schwierigen Bedingungen. Jahrhunderte alte Wälder wechselten mit unpassierbaren Sümpfen, in denen ganze Wagen mitsamt ihren Gütern verschwanden, ohne eine Spur zu hinterlassen. Hunderte Arbeiter, ausgerüstet mit Spaten und Hacken, errichteten den Bahndamm.

Die Erbauer dieser Bahn hatten aber nicht nur gegen die Schwierigkeiten der Natur zu kämpfen. Die mit dem Gütertransport per Fuhrwerk beschäftigten Bauern führten einen beharrlichen Kampf gegen die Aktiengesellschaft. Sie zerstörten die gerade gelegten Gleise und steckten die Brücken in Brand. Schließlich mußte der Fuhrwerktransport doch zurückstecken.

**Eröffnung mit Gebet**

Am 15. Juni 1899 erreichte das Schmalspurgleis Tuma. Große Kreise der Bevölkerung waren dabei, als an jenem Tag mit einem Gebet der Verkehr offiziell eröffnet wurde. Drei Jahre später verkehrten Züge bereits von Rjasan nach Wladimir und zurück; die Streckenlänge betrug 195 Werst. Nun gab es auch einen Fährbetrieb über die Oka, um die Güter mit Pferdewagen von der Schmalspurbahn zum Bahnhof Rjasan der Rjasan-Uralsker Eisenbahn zu transportieren.

In Tuma entstand im Jahre 1900 eine Eisenbahnwerkstatt zur Instandsetzung von Lokomotiven, Wagen, Hochbauten und der Gleisanlagen.




Auf der Schmalspurbahn wurden verschiedene vierfach gekuppelte Lokomotivtypen eingesetzt. Unter ihnen befand sich die für Rangieraufgaben genutzte Baureihe M aus den Lokomotivfabriken Leonard und Malzowsk. Für den Reise- und Güterverkehr dienten die stärkeren, aber ebenfalls vierfach gekuppelten Lokomotiven der Baureihe KT, O und II-4.

Ursprünglich verfügten alle Lokomotiven über Holzfeuerung. Die Lokomotivtender mußten vor Abfahrt der Züge vom Ausgangsbahnhof mit soviel Holz wie nur möglich beladen werden. Häufig reichte aber der Brennstoff trotzdem nicht aus. Dann blieb der Zug auf einem Ausweichgleis stehen,

1 Zum Bahnhof Schumasch gehörte früher auch das inzwischen stillgelegte Bahnbetriebswerk. Der Lokschuppen und auch der sogenannte Kohlenhebeschwengel – ein Überbleibsel aus der Dampflokzeit – werden nicht mehr genutzt.

2 Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Krischa wurde 1899 gebaut und ist Zeuge eines im damaligen Rußland weit verbreiteten Baustils.

3 Der täglich einmal verkehrende Güterzug mit der TY2 235 kurz vor dem Bahnhof Tomaschowo.

4 Schmalspurige Kühlwagen, aus dem VEB Waggonbau Bautzen, abgestellt im Bahnhof Tuma. Rechts im Bild zwei Reisezugwagen.

Fotos: Verfasser

1



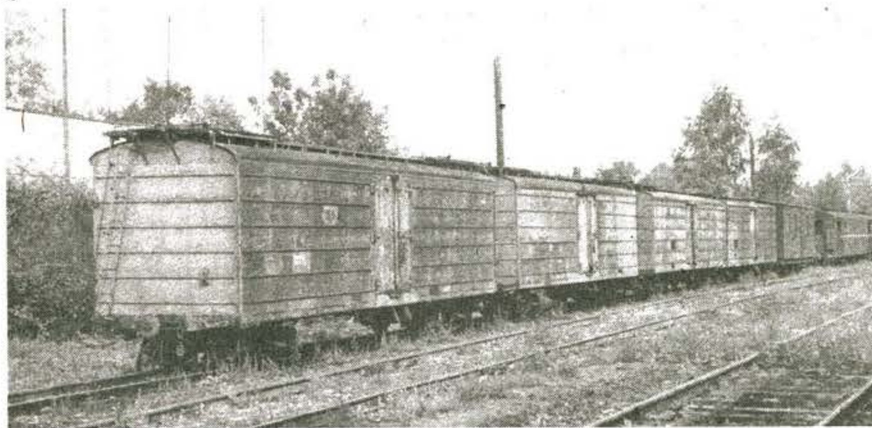
2



3



4



und das Lokomotivpersonal griff zu Äxten, während die Fahrgäste Pilze und Beeren sammelten... Immer häufiger kam es daher zu Zugverspätungen, so daß alle Loks auf Kohlenfeuerung umgebaut wurden.

**Breitspurig bis Wladimir**

Auf der Strecke Tuma – Wladimir nahm der Güterverkehr ständig zu. Im Jahre 1924 erfolgte daher der Umbau dieses Abschnittes auf Breitspur. Die Strecke Tuma – Rjasan Hafen blieb aber als Schmalspurbahn erhalten. In den 30er Jahren verkehrte zwischen Tuma und Rjasan ein täglicher Personenzug, bestehend aus einem Gepäckwagen und 11 Reisezugwagen, sowie fünf bis sechs planmäßige Güterzüge mit je 24 Wagen. An Sonn- und Feiertagen kam ein Zug zwischen Rjasan und Solodtscha hinzu.

Sämtliche Wagen waren vierachsig, die Reisezugwagen hatten an den Stirnseiten Plattformen.

Ursprünglich wurde die Strecke durch die Stabübergabe von Lokomotivführer zu Lokomotivführer auf den Bahnhöfen gesichert. Später erhielten die größeren Bahnhöfe einflüglige Einfahrsignale.

**Jahre des Krieges**

Während des Großen Vaterländischen Krieges erbrachte die Schmalspurbahn beachtliche Leistungen. Im Jahre 1942 beförderte sie Tausende evakuierte Bürger aus Moskau und Leningrad, die über Rjasan und Tuma nach Süden mußten. In den Wintermonaten fuhren Tag und Nacht mit Holz und Torf beladene Züge, um Rjasan, Moskau und andere Städte mit Brennstoffen zu versorgen.

Während des Krieges wurden außerdem etwa 50 Schmalspurlokomotiven verschiedener Baureihen sowjetischer Herkunft sowie deutsche Beutelokomotiven im Bahnbetriebswerk Tuma auf 750-mm-Spur umgebaut und anschließend an verschiedene Betriebe des Landes abgegeben.

**Fahrzeugpark wurde verjüngt**

Im Jahre 1951 erhielt das Bw Tuma als Ersatz für die seit den 30er Jahren eingesetzten Lokomotiven der Baureihen Ktsch, Sch und 159 Maschinen der Baureihe Gr, hergestellt in Lokomotivfabrik Jubigau. Noch 1958 wurden die Kessel der Dampflokomotiven auf Ölfeuerung umgerüstet. Bereits ein Jahr später übernahmen Dieselloks der Baureihe TU2 den Reise- und Güterverkehr. Hinzu kamen neue Reisezugwagen, hergestellt in der Waggonfabrik Pafawag, gedeckte 20-t-Güterwagen aus dem Demichowsker Werk und die Kühlwagen aus dem VEB Waggonbau Bautzen.

**Kraftverkehr machte keinen Halt**

Im Laufe der letzten 20 Jahre hat die Schmalspurbahn ihre einstige Bedeutung als transmeschtschersker Magistrale verloren. Neue Landstraßen entstanden, und Kraftomnibusse erwiesen sich als schnellere und bequemere Verkehrsmittel. Daher wurde schon vor Jahren die tägliche Personenzugverbindung Tuma – Rjasan eingestellt. Und die Gleise von Schumasch zum Rjasaner Hafen verschwanden vor allem deshalb, weil im Frühjahr eines jeden Jahres dieser Streckenabschnitt vom Hochwasser überflutet worden war und die Instandsetzung in keinem Verhältnis mehr zum Nutzen stand.

Nur einmal am Tage fährt heute noch ein Güterzug von Tuma nach Solodtscha. Reiseverkehr gibt es nur noch auf der Stichbahn nach Golowanowa-Datscha. An frühere Zeiten erinnern den Besucher jetzt meist ungenutzte Empfangsgebäude und Güterschuppen.

Still und gemäßig verläuft heute das Leben auf der Meschtschersker Eisenbahn, und nur selten ist das Pfeifen einer Diesellokomotive und das Klopfen der Räder auf den Schienenstößen zu hören.

1



2



3



1 Auch das Abölen erfordert Konzentration.

2 Nach der Scheinanfahrt endlich eine Verschnaufpause

3 Immer wieder steht sie im Mittelpunkt des Interesses: die 52 „4 × 6"!

Michael Reimer (DMV), Berlin

## Mit einer Dampflok unterwegs

### Eine DMV-Sonderfahrt einmal anders erlebt

Freitag früh mit der Berliner S-Bahn zum Dienst. Andere denken bereits ans Wochenende. Lokomotivführer Erhardt Geier und Heizer Michael Reimer melden sich um 6.00 Uhr in der Lokleitung des Bw Berlin-Schöneweide zum Dienst. „Habt Glück gehabt, eure Lok kam vor einer Stunde gerade aus Meiningen zurück!" Bepackt mit Schildern, Schippe, Ölspritze, Werkzeug und Verpflegung geht's zur Lok. Ausschlacken, die Lösche ziehen, Abölen, Vorräte ergänzen und die Durchsicht sollten schnell erledigt sein. Die planmäßige Abfahrt darf nicht gefährdet werden.

Ausfahrt steht! Staunende Gesichter begleiten unsere Durchfahrt durch die Bahnhöfe im Stadtgebiet. Ja, die Dampfloks gibt es noch. Der erste außerplanmäßige Halt wird zur Nachschau und ersten kleineren Reparatur genutzt. Was mögen die Reisenden am S-Bahnhof Prenzlauer Allee wohl denken?

Gemütlich zuckelt die 52 6666 mit uns weiter Richtung Norden. Die Kreisstadt Templin ist unser Ziel.

Am 10. und 11. Mai wird durch diesen Ort eine Sonderfahrt des DMV, Bezirksvorstand Berlin, geführt. Unsere 52er ist als eine Zuglokomotive vorgesehen.

Die P 8 aus Gera wartet schon auf uns; auch die Belegschaft der Einsatzstelle schaut mal zu uns herüber. Routiniert wird die Maschine abgerüstet. Die EDV-Lokschilder werden entfernt – Eisenbahnfreunde wollen schließlich lieber Spitzzahlen ohne Computernummer sehen. Schon Feierabend? Noch nicht! Weitere Reparaturen verlängern unsere Dienstzeit.

Eine saubere Dienststelle nimmt uns für die nächsten Tage auf. Die Schwarzen haben sich gleich gefunden – ein Fachsimpeln fast ohne Ende...

Noch bevor der erste Hahn kräht, surrt bereits die Lichtmaschine wieder. Schilder anbauen, Abölen und, für die Fans fast das Wichtigste, die Maschine auf

4



5



6



4 So etwas hat der Bauer noch nicht gesehen...
5 Vorbereitung zur Scheinanfahrt
6 Es geht um das beste Motiv.

Fotos: Verfasser (1), Th. Uhlemann, Berlin (2 bis 6)

Hochglanz polieren. Ein „Spezialgemisch" hilft da schon ein wenig.
In der Lokleitung duftet bereits der Kaffee. Hans-Dieter Westphal ist der Lotse für die heutige Sonderfahrt. Na dann ab nach Fürstenberg!
Die ersten Eisenbahnfreunde erwarten uns bereits. Meist gestellte Frage an die Berliner – wo habt ihr denn euren neuen Tender gelassen? Nur zum Anheizen hatte sie im Raw einen anderen erhalten. Zum letzten Mal um die Loks herum.
Umsetzen, der Sonderzug läuft ein. Etwa nervös? Ach, es ist ja nicht unsere erste Tour. Lokwechsel, Bremsprobe und den Zug heizen. Eine Heizkupplung müßte doch zu finden sein. Im Mai heizen... Das ist ja auch wieder ein mieses Wetterchen.
Die Fahrt im 12. Jahr Berliner Sonderfahrtgeschichte führt quer durch einen Teil der Uckermark. Eine landschaftlich schöne Strecke mit reizvollen Fotohalten wurde ausgewählt.

Fotohalt im Haltepunkt Tangersdorf: Freund Siegfried Miedecke, Sekretär des BV Berlin, hebt den Daumen – noch eine Anfahrt. Noch ein paar Schippen Steinkohle während der Anfahrt über das Feuer gestreut, das ergibt die gewünschte graue Qualmwolke.
Bahnhof Neu Placht: Erneut Fotohalt. Der Leitungsregler für die Bremse hat seinen „eigenen Willen"! Die Kollegen der Werkstatt in Templin besorgen einen neuen.
Das gehört zum Berliner Fahrt-Service: Eintopf in der Mittagspause. Dann bleibt noch genug Zeit für einen Plausch mit dem Lokpersonal oder um sich mal die Loks in allen, in fast allen Details anzuschauen. Wie hatte doch der Fahrtleiter Wolfgang Pawlik recht, als er meinte: „Die Freunde bekommt ihr nicht mehr so schnell herunter." Aber das Erzählen aus der alten Dampfzeit gehört mit dazu.
13.30 Uhr setzt sich der Sonderzug in Richtung Hammelspring, Bergsdorf in Bewegung. Die „4 × 6" weiß im letztgenannten Ort nicht so recht, welche Aufgabe sie bei den Scheinanfahrten hat, da sie als Schlußlok mitfährt.

Fast zu schnell verging die Zeit.
Im Bahnhof Löwenberg wartete bereits die Leipziger E 04. Auch die Oldtimer der E-Traktion sind beliebt; und pünktlich erreichte der Zug wieder Oranienburg.

Hans-Joachim Wilhelm (DMV), Berlin

# Erfolgreiche Aktivitäten

**Zu Besuch beim kleinsten Modellbahn-Produzenten der DDR, dem VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau**

Was liegt eigentlich näher, als dem Modellbahn-Produzenten, der gerade für positive Schlagzeilen sorgt, ein wenig hinter die Kulissen zu blicken. Gemeint ist das Werk 5 Zwickau des VEB Plasticart. Vor knapp einem Jahr überraschte dieser Betrieb die nationale wie auch internationale Fachwelt mit seinem neuesten Spitzenmodell: mit der Baureihe $56^{20-29}$ in der Nenngröße H0. Inzwischen wurden die ersten Modelle ausgeliefert, und die neue 56er ist angetreten zum Wettstreit um das begehrte Leipziger Messegold!

Im folgenden Beitrag wollen wir über die erfolgreiche Arbeit dieses Betriebes berichten, verbunden mit einer kleinen Reminiszenz an all die fleißigen Werktätigen.

Wir haben außerdem versucht, den komplizierten Herstellungsprozeß eines Modells darzustellen. Und natürlich wird auch das neue Spitzenmodell vorgestellt!

**Seit mehr als 30 Jahren Modellbau**

Mitte der 50er Jahre gab es einige Modelleisenbahner Zwickaus unter der Leitung von Johannes Gützold, die Modellbahnerzeugnisse nicht länger in mühseliger Handarbeit, sondern industriell fertigen wollten. Erst als dieser Kleinbetrieb organisatorisch dem Wirtschaftsrat angegliedert war, nahm dessen Entwicklung einen Aufschwung. Anfangs gehörten nur zehn bis zwölf ständige Mitarbeiter sowie einige Heimarbeiterinnen zum Betrieb. Zu den ersten Erzeugnissen zählten auch die in der Beitragsfolge „Stunde Null" (vgl. „me" Heft 1/1986ff.) vorgestellten Modelle. 1971 arbeiteten dann schon 100 Beschäftigte in diesem halbstaatlichen Betrieb. Dessen „Hauptwerk" am Dr.-Friedrichs-Ring soll aus heutiger Sicht verhältnismäßig bescheidene Arbeits- und Lebensbedingungen geboten haben. 1972 wurde auch die „Johannes Gützold KG" in einen sozialistischen Betrieb umgewandelt.

Johannes Gützold – wir verdanken ihm viele gute H0-Modelle – verstarb 1972 leider viel zu früh.

Der jetzige Werkleiter Ulrich Modes kümmerte sich damals in seiner Tätigkeit beim Wirtschaftsrat um den inzwischen umbenannten „VEB Eisenbahn-Modellbau Zwickau". Dann wurde der junge Ingenieur beauftragt, diesen VEB auf ein leistungsfähiges Niveau zu entwickeln.

Die wichtigste und entscheidenste Veränderung bestand zunächst darin, mehrere in Zwickau verstreut liegende Produktionsbereiche zusammenzuschließen und im heutigen Betriebsteil in der Marienthaler Straße zu vereinigen. Das war keine leichte Aufgabe. Aber sowohl der Rat der Stadt als auch die damalige VVB Spielwaren hatten erkannt, daß die Produktion nur so stabilisiert und erhöht werden kann. Doch damit nicht genug. Dadurch verbesserten sich auch für die 100 Werktätigen – heute sind es 160 – die Arbeits- und Lebensbedingungen.

Wie könnte es anders sein – im Verlaufe der letzten Jahre ist viel gebaut, rekonstruiert und modernisiert worden. Und diese äußeren Veränderungen bewirkten dann sicher auch, daß viele Werktätige ganz anders an die Arbeit herangingen ... Einen großen Anteil daran hatte auch Ulrich Modes.

1



**Werkleiter mit Engagement dabei**

1942 in Zwickau geboren, hat er einen bemerkenswerten Entwicklungsweg hinter sich: Mittelschule, Lehre als Dreher, Fachschulstudium Maschinenbau, weitere fachliche und gesellschaftliche Qualifizierungen sowie eine jahrelange Tätigkeit beim Wirtschaftsrat im Bezirk Karl-Marx-Stadt. Seit 1977 ist Ulrich Modes Werkleiter. Er hat es geschafft, den Betrieb zielgerichtet weiter zu entwickeln, junge erfolgreiche Leitungskader aufzubauen und mutig neue Wege zu beschreiten. Der Erfolg gibt ihm recht. Er stellt jedoch auch hohe Ansprüche und verlangt von seinen Kollegen und Kolleginnen, Meinungen ehrlich, hart und offen zu diskutieren sowie übernommene Aufgaben konsequent zu Ende zu führen. Natürlich ging dem ein mehrjähriger Prozeß des sich Kennenlernens und aufeinander Einstellens voraus. Was aber noch viel wichtiger ist: Ob Konstrukteur, Werkzeugmacher oder die Kollegin am Montageplatz – sie sind stolz auf ihren Betrieb!

### In der Perspektive mit Robotern

Heute sind 80 Prozent der Werktätigen Frauen. Und wie die nebenstehenden Fotos zeigen, stehen ihnen schon recht zahlreiche neue, helle, modern eingerichtete Arbeitsräume zur Verfügung. Man spürt geradezu das bessere Arbeitsklima. In diesem Zusammenhang sollten wir Modelleisenbahner uns vor Augen halten, daß die Werktätigen in der Modellbahnindustrie nicht immer so gute Arbeits- und Lebensbedingungen vorfanden. Vieles hat sich erst unter sozialistischen Produktionsverhältnissen zum Besseren gewandelt. Trotz aller Erfolge gibt es aber auch im Werk Zwickau noch Bereiche, sogenannte Vorfertigungsabteilungen, wie die Stanzerei oder die Plastespritzerei, in denen die Werktätigen starken physischen Belastungen ausgesetzt sind. Aber der erste im Test befindliche Industrieroboter berechtigt zur Hoffnung, daß auch diese Arbeitsplätze modernisiert werden und hier in absehbarer Zeit Roboter einspringen. Zukunftsträume? Nein, das Leitungskollektiv des VEB weiß, daß nur mit dem Einsatz mikroelektronischer Technik neue, rationelle Technologien möglich sind, die wiederum das ökonomische Fertigen attraktiver Modelle erlauben.

Dabei sprechen einige ökonomische Erfolge für sich. Schon 1970 war mit der Warenproduktion Modelleisenbahnen die Millionengrenze überschritten worden. 16 Jahre später hat sich dieser Wert mehr als vervierfacht und könnte, natürlich bei einer gleichmäßig konstanten Entwicklung, zu Beginn der 90er Jahre eine weitere „Schallmauer" durchbrechen. Anders gesagt: Etwa 160 000 Modellfahrzeuge sollen in diesem Jahr die „Werkhallen" des Zwikkauer Betriebes verlassen – in vier oder fünf Jahren dürften es laut Plan sogar 200 000 sein. Aber um diese hohen Ziele zu erreichen, wollen und müssen die Zwickauer rationalisieren! Dabei kann sich Werkleiter Ulrich Modes auf seine Mitarbeiter stützen, die für ihn durchs Feuer gehen würden. Einer von ihnen ist Ulrich Wichmann.

2



1 Viele fleißige und geschickte Frauenhände fertigen die Triebfahrzeugmodelle. Unser Foto zeigt die neu geschaffenen Arbeitsplätze der Kolleginnen Meichsner, Jungkunz, Schwalbe und Tittmann (v. r. n. l.) im Bereich Vormontage.

2 Ingenieur Ulrich Modes – seine Kolleginnen und Kollegen schätzen ihn als erfahrenen, überzeugenden und konsequenten Werkleiter.

3 Beide kennen sich durch die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Technologie: die Dipl.-Ingenieure Jürgen Metzner (links) und Ulrich Wichmann (rechts)

3




### Zielstrebigkeit führte zum Erfolg

Der 1951 in Zwickau geborene technische Leiter ist in diesem Betrieb groß geworden. Als gelernter Webereimechaniker kam er 1971 als Mechaniker zur Firma „Johannes Gützold KG", erweiterte dort seine Kenntnisse im Metallberuf, erwarb in der Volkshochschule das Abitur, kam nach seinem Ehrendienst bei der Nationalen Volksar-

Das neue H0-Modell der BR $56^{20-29}$ ist vor allem aufgrund vieler innerbetrieblicher Rationalisierungsmaßnahmen entstanden. Welche technologischen Hürden letztendlich zu meistern waren, wird das Geheimnis der Konstrukteure und Technologen bleiben. Aber sie dürfen stolz sein. Das Modell konnte allen TGL-Anforderungen entsprechend – wie Zugkraft, Anfahrspannung, Stromaufnahme, VDE-Prüfung, visuelle Begutachtung und Maßstäblichkeit – hergestellt werden. Ein Grund mehr, weshalb sich die Werktätigen um das Gütezeichen „Q" bemühen.

Ein neues Modell mit dem Aha-Effekt. Denn die zu öffnende Rauchkammertür bzw. die Inneneinrichtung der Rauchkammer dürften wohl erstmals bei einem Großserienmodell in dieser Nenngröße zu entdecken sein. Wer sich das neue Modell etwas genauer betrachtet, wird staunen, wieviele

## Am Rande bemerkt ...

technologische bzw. konstruktive Details völlig neu gelöst wurden, und daß die $56^{20-29}$ höchsten internationalen Qualitätsansprüchen entspricht.

Im Vergleich zum inzwischen 15 Jahre alten H0-Modell der BR 52 Kon. besticht insbesondere der hohe Detaillierungsgrad des neuen Modells. Angesichts solch filigraner Teile wie der Kesselarmaturen, Kolbenschutzrohre, Wurfhebelhandbremse, einer vollständigen Stehkesselrückwand oder des Kessels ist es verständlich, daß die Werkzeugkosten etwa dreimal so hoch waren und die Millionengrenze erreicht haben. Beispielsweise mußten für die 56er 34 Spritzgußwerkzeuge bzw. 25 Stanz- und Biegewerkzeuge gebaut werden; für die 52er sind es einst nur 26 bzw. 16 gewesen! Allerdings sind jetzt nicht mehr 240, sondern „nur" noch 219 Einzelteile zu montieren. Den Konstrukteuren und Technologen ist es damit gelungen, den Anteil lebendiger Arbeit um etwa 20 Prozent zu verringern und den Montageaufwand von 52 auf 38 Arbeitsgänge zu reduzieren. Dank einer solch gesteigerten Arbeitsproduktivität sind die Zwickauer in der Lage, ein Modell der $56^{20-29}$ in exakt 0,33 Stunden auf die Räder zu stellen. Daß sich aber die kleine Modell-Lokomotive wirklich sehen lassen kann, ist auch ein Verdienst der Leitung des VEB Plasticart, des VEB Berliner TT-Bahnen und des VEB PIKO Sonneberg. Sie alle haben in sozialistischer Hilfe mitgewirkt.

mee zurück, diesmal zum „VEB Eisenbahn-Modellbau" und begann 1976 an der Technischen Hochschule Karl-Marx-Stadt ein Fernstudium für angewandte Mechanik. Nicht nur der gewünschte Beruf war gefunden, auch der Betrieb hatte einen jungen Kollegen gezielt weiterentwickelt.
Schon während der Weiterbildung wirkte U. Wichmann als Bearbeiter für Wissenschaftliche Arbeitsorganisation und Neuererwesen, bis er 1978 als Gruppenleiter für Technologie, Forschung und Entwicklung ein neues Aufgabengebiet übernahm. Und seit 1983 ist er Technischer Leiter; er hat sozusagen die Modelle der BR 106 und $56^{20-29}$ mit aus der Taufe gehoben. Er ist überzeugt, daß sich damit sowohl im Verwaltungsbereich, in der Konstruktion sowie im Werkzeugbau ganz neue Perspektiven eröffnen. Diese Grundeinstellung hat dazu geführt, daß U. Wichmann an einem Lehrplan für junge Werkzeugmacher-Lehrlinge tüftelt, um ihnen die Grundzüge der Programmiersprache Basic zu vermitteln.

### Erkenntnisse in die Praxis umgesetzt

Inzwischen fertigen die Zwickauer 25 bis 30 Modellvarianten. Will man die Attraktivität solcher Erzeugnisse verbessern, so ist die Technologie nur die eine Seite der Medaille. Es bedeutet nämlich auch, daß jeder Werktätige mit Leib und Seele hinter seiner persönlichen Arbeitsaufgabe steht und sie erfüllt. Was natürlich insbesondere das Engagement eines jeden einzelnen erfordert!
Zwei Beispiele: Der junge Werkzeugmacher Andreas Degner hat sich als Spezialist ausbilden lassen, um zukünftig anspruchsvolle Gehäusegravuren selbst ausführen zu können. Keine leichte Aufgabe für ihn. Aber auch er hat am Entstehen des neuen Modells der BR $56^{20-29}$ großen Anteil; und da er voll bei der Sache ist, dürfte er auch andere junge Werkzeugmacher begeistern ... Dank seines Engagements spart der Betrieb so nicht nur Kosten und Kapazitäten in Fremdbetrieben, sondern Arbeitszeit, vor allem wertvolle Entwicklungszeit. Wie ernsthaft die Zwickauer innerbetriebliche Reserven suchen und finden, zeigt die Diplomarbeit des Gruppenleiters Technologie, Forschung und Entwicklung. Jürgen Metzner – inzwischen ein „frisch gebackener" Dipl.-Ing. – hatte sich als Thema einen betrieblichen Schwerpunkt ausgewählt: das schablonenfreie Gravieren. Er ist stolz auf seine Arbeit.
Bestimmt hat ihn dabei auch gereizt, wissenschaftliche Erkenntnisse sofort in der Praxis anzuwenden!

4 Noch ein Blick in die Vormontage. Aus vielen Einzelteilen komplettiert Kollegin Neubauer Antriebsgruppen.

5 Kollegin Schumann bearbeitet in der Abteilung Dreherei Lokomotivräder.

6 Endfertigung. An jedem der zwölf Arbeitsplätze wird ein Modell komplettiert sowie einem kurzen Test unterzogen. Hier montiert Kollegin Brendel TT-Ellokmodelle.

7 Kollegin Pianski montiert H0-Modelle der BR 86

8 Und sie gibt den H0-Modellen der BR 110 den letzten Schliff: Kollegin Luttkus.

Fotos: Verfasser

4


5


6


7

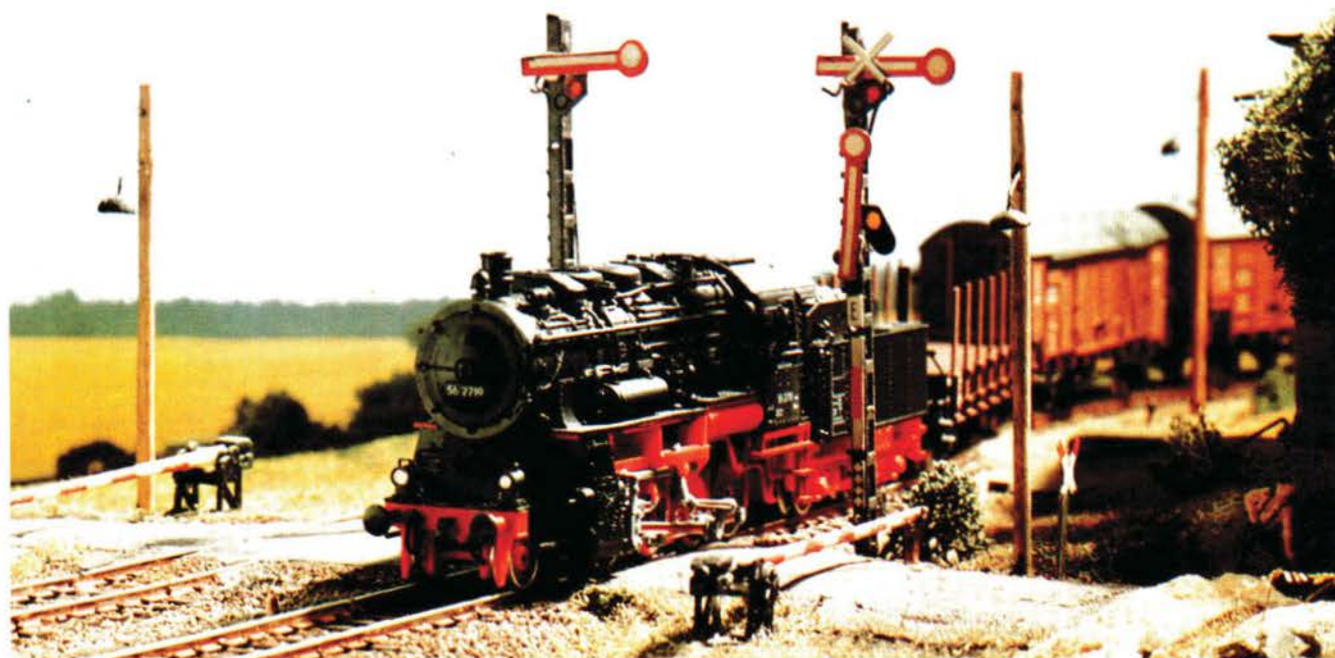

8


### DMV hilft mit

Doch entsteht solches Engagement von allein? Nein – es resultiert eher aus dem gewachsenen Vertrauen und Miteinander der staatlichen Leitung, der Gewerkschaft, der Genossen und parteilosen Mitstreiter. Die Impulse kommen aber von jedem einzelnen und entstehen aus der Gewißheit, ein gemeinsames Ziel vor Augen zu haben. Natürlich sind all diese Erfolge auch Ergebnis der Zusammenarbeit mit der Technischen Kommission des DMV. Viele Anregungen und Empfehlungen erfahrener Modellbauer unseres Landes sind – wie ebenfalls das neue Modell einer V 60 – Werklok „Stahl- und Walzwerk Brandenburg" zeigt – längst produktionswirksam geworden. Daß der VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5, darüber hinaus gute Kontakte zu Arbeitsgemeinschaften des DMV, so auch zu einer Jugendgruppe in der POS „Friedrich Schiller" in Zwickau unterhält, versteht sich eigentlich von selbst!

# mosaik

1



2

1 und 3 Erkennen Sie die Motive vom Rücktitel des Heftes 4/1986 wieder? Diesmal rollt die neue 56 2719 auf der H0-Gemeinschaftsanlage der Berliner AG 1/40.
Auf unserem heutigen Rücktitel stellen wir zwei weitere Impressionen vor.

2 Lokführerseite des neuen H0-Modells aus dem VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau.



3



4



5



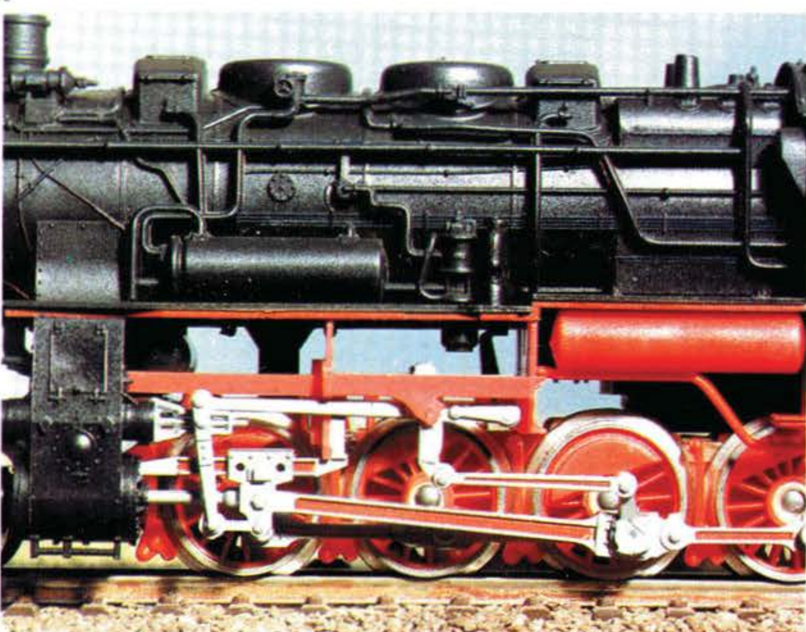
6




7



8



9



# Hobby als Beruf

Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, welche Mühen, welcher Schöpfergeist, technisches Verständnis, organisatorisches Geschick und handwerkliches Können notwendig sind, um Modellfahrzeuge herzustellen? Angesichts der vielen Wünsche unserer Modellbahnfreunde scheinen noch recht unklare Vorstellungen darüber zu herrschen, wie kompliziert es eigentlich ist, insbesondere ein Modelltriebfahrzeug zu produzieren, das internationalen Vergleichen standhält. Bleiben wir ruhig bei unserem neuesten H0-Modell, der $56^{20-29}$, und fragen den Konstrukteur Karl-Heinz Hofmann.

Karl-Heinz Hofmann arbeitet seit nunmehr 17 Jahren im Zwickauer Betrieb. Anfangs war er als Entwicklungsmechaniker in der Firma „Johannes Gützold KG" tätig, später dann als Konstrukteur maßgeblich an solch gelungenen Modellen wie der BR 120, BR 52, BR 86 und BR 106 beteiligt.

Und viele Modellbahn-Experten unseres Landes schätzen ihn nicht zuletzt auch durch seinen Fleiß, sein stilles angenehmes Wesen und seine Hilfsbereitschaft. Karl-Heinz Hofmann hat das Hobby zum Beruf gemacht.

**me:** *Wie wird man als Modelleisenbahner Konstrukteur für Modelleisenbahnen?*

**K.-H. Hofmann:** Ja, ich hatte eigentlich schon immer einen Hang zur Modelleisenbahn; es begann 1944, als ich als zehnjähriger Junge eine Märklin-Uhrwerkbahn, Spur 0, geschenkt bekam. Damals war unsere Familie viel auf Reisen, und so wuchs meine Liebe zur Eisenbahn. Nach dem Abitur lernte ich 1952 zunächst bei der DR den Betriebs- und Verkehrsdienst, sattelte aber um und wurde Betriebsschlosser. Von 1955 bis 1958 arbeitete ich dann in der Signal- und Fernmeldewerkstatt Dresden-Radebeul.

4 Blick ins Führerhaus; links und rechts neben der Kupplungsklaue sind die beiden „Puffer" für den Tender zu erkennen, s. a. Modellbeschreibung.

5 Die Überraschung an der 56 2719: eine zu öffnende Rauchkammer mit Innendetaillierung.

6 und 7 Besonderen Wert legten die Konstrukteure auf die detaillierte Darstellung des Gehäuses. Zwischen Lok und Tender befindet sich eine herausnehmbare, bewegliche Tenderbühne, die wesentlich zum positiven Gesamteindruck beiträgt. Griffstangen, Bremsschläuche, Kupplungsimitationen, Lampeneinsätze und Kolbenschutzrohre lassen sich problemlos anbringen.

8 und 9 Heizerseite des H0-Modells. Deutlich zu erkennen sind die zahlreichen extra gefertigten Leitungen und Kesselarmaturen; sie wurden im wesentlichen aus einem Stück (Halbschale) gespritzt und erleichtern insbesondere die Montage des Modells.

Auch hier fällt auf: die große Sorgfalt bei der Detaillierung. Man beachte, daß der Umlauf wie beim Vorbild im Bereich des Luftbehälters stufig ausgeführt wurde.

Fotos: A. Stirl, Berlin



Vor allem ihm verdanken wir das neue ausgezeichnete H0-Modell der BR $56^{20-29}$: dem Konstrukteur Karl-Heinz Hofmann.
Foto: H.-J. Wilhelm, Berlin

Schon 1953 hatte ich eine Gruppe Dresdner Modelleisenbahner kennengelernt, die sich regelmäßig in der Liebstätter Straße trafen, um vorwiegend selbst gebaute Modelle auszuprobieren. Ich bastelte damals viel und als erstes Lokmodell die sächs. VT. In dieser Modellbahngruppe trafen sich übrigens solche bekannten Modelleisenbahner wie Hansotto Voigt, Prof. Harald Kurz, Karlheinz Brust und Heinrich Baum

Damals hat sich jeder gefreut, etwas Neues zeigen zu können. Dann schließlich fing ich als Mechaniker und technischer Angestellter bei der Firma „Werner Ehlcke", Dresden an. Dort konnte ich meine Vorliebe für technische Zeichnungen und Modellbau umsetzen. Wir haben in dieser Firma, die ja bekanntlich „Technische Lehrmodelle" produzierte, vorwiegend Wagemodelle gefertigt. Zunächst aus Blech, später dann aus Plaste. Mit der Idee, zukünftig H0-Güterwagen in Plaste herzustellen, begann dann eine völlig neue Entwicklung. Ich hatte autodidaktisch konstruieren gelernt. Alsbald entwarf ich meine ersten Wagen nach Originalunterlagen: den Säurekessel und Z 52 mit Bremserbühne. Das waren zugleich die ersten Güterwagenmodelle mit durchbrochenem Fahrwerkrahmen; der VEB Prefo fertigt sie noch heute!

1964 wechselte ich zum VEB PIKO Radeburg über, wo ich auch Günter Driesnack, Rolf Häßlich und Werner Ilgner kennenlernte, die mir als hervorragende Modellbahner wertvolle Hilfe gaben. Und 1969 zog ich dann nach Zwickau, wo mich als Entwicklungsmechaniker und später als Konstrukteur ein neues, reizvolles Betätigungsfeld erwartete.

**me:** *Und dort erfüllten Sie sich dann den Wunsch, ein Dampflokmodell zu konstruieren?*

**K.-H. Hofmann:** Erst später. Zunächst half ich, das noch immer ausgezeichnete H0-Modell der BR 120 technologisch zu realisieren. Als ich nach Zwickau kam, waren viele Teile für die 52 Kon. durch den verstorbenen Konstrukteur Preuß schon fertiggestellt worden. Aber wir mußten einen neuen Motor einbauen und wagten den Versuch, zukünftig Steuerungen aus Plasteteilen herzustellen. Das war völlig neu in der DDR. Mit dieser Technologie konnten wir das vorbildgetreue Aussehen verbessern und die Arbeitsproduktivität um 100 Prozent erhöhen. Auch PIKO hat dann dieses Prinzip übernommen.

Als die BR 86 konstruiert werden mußte – es galt, Teile der BR 24 und BR 64 zu verwenden – erfüllte sich dann endlich mein Wunsch, ein Dampflokmodell zu entwerfen. Meine Welt ist eben die Dampflokomotive, strahlt sie doch mit ihren Rädern und den sich bewegenden Stangen Leben aus!

Dann kam die BR 106 und 1985 endlich die BR $56^{20-29}$.

**me:** *...zu der Sie eine besondere Beziehung haben...*

**K.-H. Hofmann:** Genau! Das war schon immer meine Lieblingslok. Ich hätte sie beinahe sogar einmal aus Messing gebaut. Das liegt aber schon 25 Jahre zurück. Gereizt hat mich an dieser Maschine das kurze, gedrungene, bullig wirkende Äußere.

**me:** *Wie lange währte die Entwicklung und Konstruktion des neuen Modells?*

**K.-H. Hofmann:** Ungefähr drei Jahre. An den offiziellen „Start" erinnere ich mich noch ganz genau: Es war der 18. Januar 1981, und zwar um 11.45 Uhr! Im Vergleich dazu hat die Entwicklung und Konstruktion der BR 106 sogar vier Jahre gedauert.

**me:** *Nun ist das Modell der $56^{20-29}$ aber viel komplizierter und aufwendiger detailliert als die BR 106. Wie schafft man das als Konstrukteur?*

**K.-H. Hofmann:** Das stimmt. Die 56er war eine harte Nuß. Uns ging es darum, erstmals ein Modell ohne Musterbau herzustellen, das der PIKO-95er qualitativ ebenbürtig ist. Wir haben das eigentlich nur deshalb geschafft, weil das Zusammenwirken von Konstrukteuren, Technologen und Arbeitsorganisation perfekt funktionierte. Als Konstrukteur konnte ich mich ganz auf meine eigentliche Aufgabe konzentrieren, organisatorisch-technische Fragen wurden unbürokratisch gelöst. Und dann hatten alle das gleiche Ziel: Wir wollten mit dem Modell beweisen, daß wir nicht schlechter sind als andere Firmen. Da hat jeder mitgezogen. Und solche Argumente wie „...das gehört nicht zu meiner Aufgabe..." sind seitdem auch nicht mehr zu hören.

**me:** *Aber bedeutet „ohne Musterbau" nicht, daß ohne Handmuster konstruiert wurde?*

**K.-H. Hofmann:** Ja. Wir haben Originalvorlagen konstruktiv so umgesetzt, daß die typischen Merkmale dieser Lok für den Werkzeugmacher und Technologen sofort verständlich waren. Das klappt aber nur, wenn man als Konstrukteur zugleich exakt über das Vorbild Bescheid weiß. Außerdem wollten wir nicht so zahlreiche Einzelteile fertigen wie beispielsweise an der 95er. Denn jedes Einzelteil verlangt ein entsprechendes Spritzwerkzeug. Wer es weiß, wie langwierig die Herstellung solcher Werkzeuge ist, versteht unser Anliegen. So fertigten wir sämtliche Leitungen und Pumpen in einem Spritzteil und benötigten für die 56er nur zwei Halbschalen-Werkzeuge, um alle Kesselleitungen und Armaturen detailliert wiederzugeben.

Einer der wichtigsten Grundsätze bei dieser Konstruktion ist die Wartungsfreundlichkeit.

**me:** *Was ist dabei am schwierigsten?*

**K.-H. Hofmann:** Das Auseinandernehmen der einzelnen Teile einer komplett nach Originalunterlagen gezeichneten Lok, praktisch das Trennen in die Baugruppen Kessel, Zylinderblock, Umlauf, Rahmen. Außerdem

# vorbild-modell

Adolf-Dieter Lenz (DMV), Berlin

## 56 2719 als neues H0-Modell

Fast zehn Jahre liegen zwischen zwei Dampflokmodellen der Baureihe $56^{20-29}$. Als 1976 der VEB Berliner-TT-Bahnen mit dem TT-Modell der G $8^2$ sogar die 56 2719 herausbrachte, ahnte wohl keiner der zahlreichen Liebhaber der Nenngröße H0, die sich natürlich auch eine $56^{20-29}$ wünschten, daß es einmal eine große Schwester mit genau der gleichen Betriebsnummer geben könnte! Zehn Jahre bedeuten allerdings ebenfalls qualitative Fortschritte sowie mehr Vorbildtreue. Mit den neuen Spitzenmodell aus dem VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, das zur Herbstmesse 1985 vorgestellt wurde, wird in vielerlei Hinsicht Bewährtes fortgeführt bzw. werden neue Maßstäbe für unsere Modellbahnindustrie gesetzt. Darüber im folgenden mehr.

Schon im „me" 12/1976 ist das damalige TT-Modell bzw. dessen Vorbild besprochen worden. Trotzdem sollen an dieser Stelle nochmals die interessantesten Aspekte aus der Entwicklung dieser bullig wirkenden Güterzuglok genannt sein.

### Das Vorbild

Noch während der ersten Weltkrieges entstand in Preußen ein großer Bedarf an leistungsfähigen 1'D-Schlepptender-Lokomotiven. Dies lag vor allem daran, weil die G $7^3$-Loks in den damaligen Kampfgebieten eingesetzt waren. Neben der Möglichkeit, die alte 1'D-Naßdampflok G $7^3$ nochmals bauen zu lassen, regte sich verständlicherweise auch der Wunsch nach Neubau-Heißdampf-Maschinen. Und so kam aus der Verkehrsabteilung des Württembergischen Staatsministeriums die Anregung, man möge aus der gerade im Bau befindlichen 1'E h3-Lokomotive der Reihe G 12 eine neue 1'D-Lok entwikkeln. Und zwar wurde empfohlen, einen Radsatz sowie ein entsprechendes Kesselstück wegzulassen.

Nun, diesem Vorschlag an das preußische Ministerium der öffentliche Arbeiten ist damals entsprochen worden. Doch nicht nur das: Man setzte diesen Gedanken sofort in die Tat um, weshalb bereits im Dezember 1918 die ersten Lokomotiven 1'Dh3 der preußischen Gattung G $8^3$ auftauchten.

Noch während dieser Loktyp gebaut wurde, setzten sich bei der preußischen Staatsbahn Gedanken zur weiteren Vereinfachung durch. Man wollte auf den Innenzylinder und das Innentriebwerk verzichten. Damit war wiederum recht rasch eine neue Lokomotiv-Gattung, die G $8^2$, entstanden. Gegenüber der G $8^3$ wurde das Zwillings-Außentriebwerk entsprechend geändert und der Zylinderdurchmesser von 520 mm auf 630 mm vergrößert, so daß wiederum gleiche Zugräfte realisiert werden konnten.

Schon im April 1919 gelangten die ersten Maschinen in den Betriebsdienst. Hierbei ist übrigens interessant, daß der vorgesehene Kesseldruck von 14 kp/$cm^{2*}$ infolge wenig sorgfältiger Arbeitsausführung – was zu mehreren Kesselschäden führte – zeitweilig auf 12 kp/$cm^{2*}$ verringert werden mußte. Dafür hatte man den Zylinderdurchmesser auf 650 mm erhöht, um die so entstandenen Zugkraftverluste ausgleichen zu können.

Nachdem sich die wirtschaftlichen Bedingungen im damaligen Nachkriegsdeutschland wieder stabilisiert hatten,

---

(Fortsetzung von Seite 21)

ist der Detaillierungsgrad eines Modells zu berücksichtigen. Man muß schon vorher wissen, welche Teile man extra hinzufügen will. Dann sollen die Werkzeuge möglichst einfach und der Aufwand notwendiger Gravuren nicht zu kompliziert sein.

Bei der BR 56 haben wir den Kessel erstmals nicht „rund" in einem Werkzeug ausgeformt, sondern durch das untere Kesselteil mit dem Umlauf in einem Stück ergänzt. Schließlich sollen sich alle Gehäuseteile aus technologischen Gründen einrasten lassen.

**me:** *Und wie entsteht solch eine Konstruktionszeichnung?*

**K.-H. Hofmann:** Wir verwenden möglichst Originalzeichnungen im Maßstab 1:10, die in den Maßstab 1:87 umgerechnet, aber dann viermal größer gezeichnet werden. Hierbei legt man schon fest, wie und wo Motor bzw. Antrieb liegen, ob und wie eine Fahrzeugbeleuchtung notwendig ist und wo sich Platz für zusätzlichen Ballast findet. Details spielen in diesem Stadium noch keine Rolle, nur die funktionellen Teile. Im Anschluß daran „zerpflückt" der Konstrukteur die Lok in die o. g. Baugruppen, die als Artikelzeichnung einzeln zu fertigen sind. Mit Hilfe dieser Zeichnungen konstruiert schließlich der Betriebsmittelkonstrukteur die entsprechenden Werkzeuge. Hierbei muß man sich aber wiederum recht gut die endgültige Form des Plastespritzwerkzeuges vor Augen führen können. Denn es dürfen keine hintergriffigen Plastespritzlinge entstehen, die also nicht aus dem Werkzeug zu entfernen sind. Außerdem muß ich als Konstrukteur dem Betriebsmittelkonstrukteur die endgültige, die zu gravierende Form eines jeden Teils zuarbeiten.

**me:** *Aber wielange sitzt man dann an solch einer Zeichnung? Und wieviele Zeichnungen waren für das neue Modell der BR $56^{20-29}$ notwendig?*

**K.-H. Hofmann:** Für eine umfangreiche Zeichnung wie beispielsweise des Lokkessels benötigt man etwa vier Wochen. Diese Zeichnung ist dann vollständig bemaßt und in Tusche ausgeführt. Für unsere „Neue" haben wir einschließlich Artikelzeichnungen sowie die für die Montage benötigten Baugruppenzeichnungen fast 170 Stück angefertigt.

**me:** *Was kompliziert eigentlich die Werkzeugbearbeitung so sehr?*

**K.-H. Hofmann:** Die Gravur. Der Graveur muß die Zeichnung in eine negative Form umdenken und gravieren. Das ist die anstrengendste, ja die zugleich „fehlerintensivste" Tätigkeit. Mit Erfolg nutzen wir immer mehr das Elektroerrosiv-Verfahren und durch innerbetriebliche Rationalisierungsmaßnahmen eigene Graveur-Kapazitäten.

Ob und wie exakt unsere Konstruktion eigentlich ist, zeigt sich jedoch erst am sogenannten Ausfallmuster, dem ersten gespritzen Teil. Dann entscheidet es sich, ob das Modell maßhaltig, funktionsfähig und detailliert ausfällt.

Nur wer langjährige Erfahrung und technologisches Verständnis mitbringt, wird letztendlich erfolgreich sein.

**me:** *Ich glaube, erst jetzt kann man einigermaßen einschätzen, welche Leistungen notwendig waren, daß dieses ausgezeichnete Modell überhaupt entstehen konnte. Welche Wünsche haben Sie eigentlich für die Zukunft?*

**K.-H. Hofmann:** Daß ich noch weiter auf diesem Gebiet tätig bin und bald ein neues Dampflokmodell konstruiere! Dann wünsche ich mir junge Kollegen, die sich für die Modellbahn begeistern und als Konstrukteure bzw. Graveure meine, unsere Arbeit fortführen. Und schließlich will ich wie bisher meine Modellbahnfreunde mit Rat und Tat – wie beispielsweise bei Kleinserien – unterstützen. Denn die engen Verbindungen zu meinen Kollegen und Freunden Egon Jacobi, Günter Driesnack, Heinz Hoch (alle VEB PIKO), Werner Ilgner (AG 3/42). Olaf Herfen (AG 3/4) sowie zu all den anderen Dresdner und Meißner Modellbahnfreunden – ich gehöre nämlich der AG 3/4 an – helfen mir wiederum sehr, meine beruflichen Aufgaben zu meistern.

**me:** *Welche Empfehlungen geben Sie jungen Modelleisenbahnern, die in Ihre Fußstapfen treten wollen?*

**K.-H. Hofmann:** Sie sollen viel Begeisterung für die Modellbahn haben, auch kompromißbereit sein, weil man nicht alles fertigungstechnisch ins Modell umsetzen kann, gut zeichnen können, logisch denken, sich für Werkzeugbau interessieren, handwerkliches Geschick mitbringen und – was am wichtigsten ist – Lust und Liebe für den Beruf haben. Ohne ein inniges Verhältnis zu diesem Beruf bleibt man erfolglos.

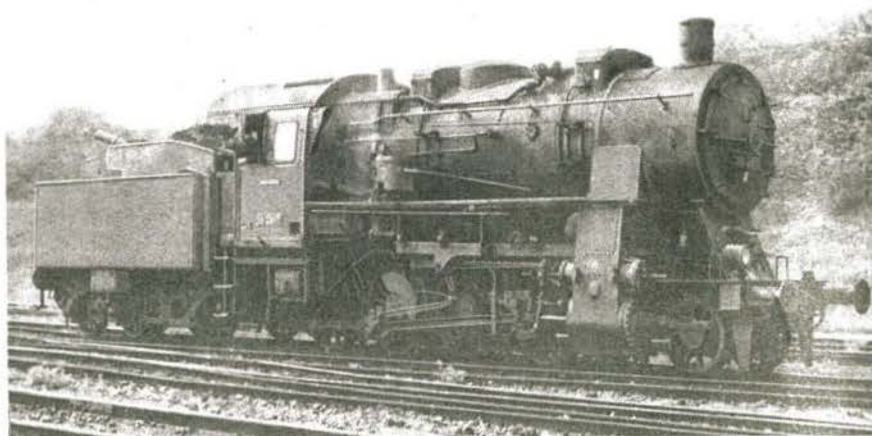
**me:** *Also doch ein Leben für die Modellbahn! Modellbahnfreund Hofmann, wir wünschen Ihnen auch weiterhin viel Erfolg, Gesundheit und Optimismus in Ihrem Arbeitskollektiv. Recht herzlichen Dank für dieses Interview.*

*Das Interview führte H.-J. Wilhelm*

konnte man auch den Kesseldruck wieder auf 14 kp/cm²* erhöhen. (1)
Der bekannte Lokomotivkonstrukteur Robert Garbe, Geheimer Baurat und vormals Mitglied des Eisenbahn-Zentralamtes Berlin, schrieb als 77jähriger 1924 über die „1D-Heißdampf-Zwilling-G-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn (Preußen)", wie die G $8^2$ auch noch bezeichnet wurde, u. a.: „...Aus Gründen wirtschaftlicher Wärmeübertragung ist ein derartiges Verfahren, Kesseleinheitsbauarten durch bloßes Kürzen des Rostes und der Rohre zu schaffen, unbedingt zu verwerfen, da jeder bestimmten Durchschnittsleistung eines Kessels auch ein günstiger Heizgasquerschnitt entsprechen muß. Wegen des Fortfalls des dritten Zylinders und Triebwerkes kommt diese Lokomotive in Bezug auf Einfachheit und Wirtschaftlichkeit den bisher üblichen Bauarten der ehemals Preußisch-Hessischen Eisenbahn ziemlich nahe..." (2).
Entgegen dieser kritischen Beurteilung durch einen verdienstvollen Fachmann hat sich die Lokomotive aber schließlich im Betrieb bestens bewährt. Mit einer Reibungsmasse von 70,2 t war sie in der Lage, 1850-t-Züge in der Ebene mit 50 km/h zu befördern. Bei einer Steigung von 10 ‰ zog sie noch 720 t mit 25 km/h. Das entsprach einer mittleren Last pro Wagen von 35 t etwa 18 bis 24 zweiachsigen Güterwagen. Gekuppelt war die Lok mit dem schon für die G 12 entwickelten Tender pr 3'T20. Ihre besonderen Merkmale sind Barrenrahmen, hochliegender Kessel, ein zweiter Dom mit eingebautem Schlammabscheider, ein breiter Rost mit Kippvorrichtung, Feuerbüchse und Hinterkessel Bauart Belpaire, Vorwärmer und Speisepumpe Bauart Knorr.
Die G $8^2$ wurde von der Firma Henschel & Sohn, Kassel entwickelt und dort auch zuerst gefertigt. Später bauten sie dann ebenfalls solche Lokomotivfabriken wie Hanomag, Jung, Krupp, Linke-Hoffmann und die AEG. So stammt übrigens die Vorbildlok des neuen H0-Modells, die 56 2719, mit der Fabrik-Nummer 2659 aus dem ersten Baulos der AEG im Jahre 1923 (Fabrik-Nummern 2647 bis 2660). Insgesamt sind 859 Lokomotiven dieser Baureihe ausgeliefert worden; die meisten kamen noch zur preußischen Staatsbahn. In dieser Zahl sind auch all die Maschinen enthalten, die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bis 1928 in Auftrag gegeben wurden. Allerdings sind aber auch G $8^2$ an ausländische Bahnverwaltungen geliefert worden.
Die DRG hatte die Lokomotiven unter den Betriebsnummern 56 2001 bis 56 2916 eingereiht, wobei jedoch einige Nummern unbesetzt blieben. Aufgrund ihrer Achslast* von 17 Mp* ist die $56^{20-29}$ nur für den Einsatz auf Hauptstrecken geeignet gewesen. Eingesetzt war sie

* damalige Bezeichnung

Das Vorbild des H0-Modells der BR $56^{20-29}$: die 56 2817. Unser Foto zeigt die 1924 von Krupp gebaute und mit der Fabriknummer 756 ausgelieferte Maschine der Bauart 1'D-h2 beim Rangieren. Die Lok besitzt schon keinen Speisedom mehr und hat als Rangierlok sowohl Funkantenne als auch unter dem Führerhaus das Gerät für den Rangierfunk älterer Bauart und nur die linke vordere Loklaterne. Umbauspezialisten könnten das H0-Modell noch verfeinern, indem sie beispielsweise die nunmal obligaten Tritte auf den Kolbenstangenschutzrohren sowie die Handgriffe auf dem vorderen Arbeitsstand (Blech) anbringen.
Außerdem war diese 56 2817 auch unter Fahrleitungen eingesetzt. Erkennbar ist dies am Rohr für das Schürgestänge, das schräg aus dem Tender herausragt.
Foto: Beschaffung des Verfassers



insbesondere vor Güter- und Nahgüterzügen sowie dank ihrer guten Anfahrbeschleunigung auch im Personenzugdienst.
Des weiteren veranlaßte die DRG, die Gegengewichte* (Ausgleichsmassen) der Kuppelachsen ausbohren zu lassen. Man wollte damit die Laufeigenschaften günstig beeinflussen, indem die leichteren Gegengewichte* den sog. Zuckweg verringern. Weil die Maschine auch bei höheren Geschwindigkeiten überaus ruhig lief, wurde ihre Höchstgeschwindigkeit auf 75 km/h festgelegt.
Die nach dem zweiten Weltkrieg bei der Deutschen Reichsbahn verbliebenen Maschinen dieser Baureihe waren vorwiegend in den Reichsbahndirektionen Erfurt, Halle, Dresden und Cottbus stationiert.

**Das H0-Modell**
Der VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, hat dieses Modell einer der letzten bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzten Lokomotiven der Baureihe $56^{20-29}$ in enger Beratung mit der Technischen Kommission des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) entwickelt. Damit ist dem Entwicklungskollektiv aus dem Zwickauer Werk nach dem schon mit Messegold ausgezeichneten Modell der Baureihe 106 (V 60) wiederum ein Volltreffer gelungen.
Deutlich wird dies vor allem an der sehr weitreichenden Detaillierung und guten Gestaltung des neuen H0-Dampflokmodells. Es weist zwei Besonderheiten, zwei besondere Knüller auf: Einmal ist dies die Kupplungsausführung zwischen Lok und Tender, die man durchaus als eine Art Kurzkupplung bezeichnen kann. Die von den neuen PIKO-Schlepptenderloks her bekannte Klauenausführung mit den beiden Kontakten für die Fahrstromversorgung wurde in der Weise verändert, daß der Tender über straffe Kontaktfedern an die Lok herangezogen wird. Das ist durch eine Langlochführung möglich.
Schiebt der Triebtender die Lok in eine Krümmung, so stützt sich die Lok seitlich an einem der beiden am Tender nachgebildeten Puffer ab, die Kupplung kann sich dank des Langlochs im Kupplungsschacht wieder verlängern. Im gleichen Zusammenhang muß man die besondere Art der Tenderbrücke erwähnen. Sie ist mit zwei an der Unterseite befindlichen Zapfen sowohl im Tender als auch im Führerstandsboden geführt. Außerdem wurden Türimitationen an dieser Tenderbrücke angebracht. Eine solche „Einlege-Brücke" beendet das leidige Thema „freier Durchblick" zwischen Tender und Lok und verleiht dem neuen Modell einen sehr guten optischen Eindruck! Natürlich bleibt auch durch die neue Kupplung sowie die Tenderbrücke die Länge über Puffer exakt dem Vorbild entsprechend.
Die andere „Neuheit" der 56 2719 ist allerdings die zu öffnende Rauchkammertür! Nun kann man auch als Modelleisenbahner erstmals einen Blick ins Innere einer Rauchkammer im Maßstab 1:87 werfen. Und das lohnt sich! Unter anderem sind Funkenfängerkorb, die aus den Rohren herausragenden Elemente des Überhitzers, die Einströmrohre, die Kesselvorderwand sowie das letzte Stück des Dampfausströmrohres zu sehen. Mit solch einer Überraschung betonen die Zwickauer Modellbauer einmal mehr den Lehrcharakter der Modellbahn! Und wer möchte, der kann

nunmehr sein Modell-Bahnbetriebswerk um eine kleine Attraktion bereichern: eine Szene beim Löscheziehen. Natürlich blieben den Zwickauer Konstrukteuren und Technologen gewisse Kompromisse nicht erspart. So mußten beim Modell die Treib- und Kuppelraddurchmesser ein wenig kleiner (als maßstäblich richtig gewesen wäre) ausfallen, um dafür den typisch kurzen Gesamtachsstand zu gewährleisten. Dank dieses Kompromisses war es möglich, die Bremsklötze und deren Aufhängung nachzubilden. Das etwas zu kleine Laufrad – es entspricht einem 850-mm-Laufrad mußte zu Gunsten komplizierter Baugruppenveränderungen eingesetzt werden; das Original hatte hingegen ein 1000-mm-Laufrad. Weniger auffallend wirkt die gekröpfte Schwinge. Ein zu akzeptierender Kompromiß, denn nur so war es möglich, die komplette Steuerung störungsfrei arbeiten zu lassen.

Im Triebtender befindet sich der schon vom Modell der BR 106 her bekannte PIKO-Motor 2233. Er treibt zunächst über eine Schneckengetriebestufe sowie über Stirnzahnräder die drei Tenderradsätze an. Aufgrund des im Vergleich zum 2'2'T34-Einheitstender relativ kleinen Tenders pr 3'T20 ist die unterzubringende Masse eher bescheiden. Seine Zugkräfte fallen im Vergleich zu den o. g. Tendern niedriger aus; trotzdem reicht diese Zugkraft aus, um ähnliche wie vom Vorbild bewältigte (Modell-)Güterzüge sicher anzufahren und zu befördern.

In ihrer Detaillierung entspricht die $56^{20-29}$ dem internationalen Niveau. Eine wirkliche Spitzenleistung. Wollte man alle Details aufzählen, hätte man lange zu tun. Am besten, Sie erfreuen sich an den nebenstehenden Abbildungen und lassen sich beim Betrachten des Originalmodells überraschen! Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß alle typischen Teile und Einrichtungen, die das Vorbild so interessant machen, auch im Maßstab 1:87 zu entdecken sind. Dies wären beispielsweise die Trittöffnungen in der Führerhausseitenwand, Hilfsluftbehälter, Aufwerfhebel, abgestufter Umlauf auf der Heizerseite, die schon oft gewünschte Knorr-Kesselspeisepumpe (denn alle bisherigen DDR-Modelle einer vergleichbaren Epoche hatten Vorbilder, die diese berühmte Pumpe nicht aufweisen). Und nicht vergessen sollte man auch die vorbildgetreuen Bohrungen in den Ausgleichsmassen der Kuppelradsätze!

Die beiliegenden Spritzlinge mit den einzurastenden bzw. einzuklebenden Einzelteilen wie Kolbenstangen-Schutzrohre mit Überdruckventil, Kuppelhaken, Bremsluftschläuche, Griffstangen u. a. verleihen dem neuen Modell ein gelungenes Aussehen!

Damit steht uns nun eine relativ kurze Schlepptenderlokomotive zur Verfügung, die praktisch für die unterschiedlichsten Aufgaben herangezogen werden kann. Ob als Güterzuglok, im Personen- oder D-Zugdienst bzw. bei Rangieraufgaben – die $56^{20-29}$ bietet sich geradezu für den Modellbahnverkehr auf kleineren und mittleren Anlagen an.

Nicht zuletzt deshalb muß man den fleißigen Konstrukteuren, Technikern und Technologen sowie all den anderen Werktätigen des VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, zu diesem ausgezeichneten Modell gratulieren. In diesem Sinne ein herzliches Dankeschön!

**Hinweis**

*Den ursprünglich für diesen Beitrag vorgesehenen Triebfahrzeug-Steckbrief des neuen H0-Modells der BR $56^{20-29}$ können wir aus technischen Gründen voraussichtlich erst im Heft 10/1986 vorstellen.*

Redaktion

**Quellenangabe**

(1) Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen: Die Entwicklung der Lokomotive, II. Band 1880 bis 1920. Verlag R. Oldenbourg München und Berlin, 1937. S. 76

(2) Garbe, Robert: Die zeitgemäße Heißdampflokomotive. Verlag von Julius Springer. Berlin 1924. S. 15

**Empfehlenswert:**

## Merkbuch für Triebfahrzeuge DV 939 Tr – Dampflokomotiven

„me" informierte schon im Heft 6/1986 auf Seite 32 über eine interessante und zugleich bemerkenswerte Neuerscheinung aus dem Zentralantiquariat der DDR: den Reprint der „Dienstvorschrift 939 Triebfahrzeuge; Dampflokomotiven der Baureihen 01 bis 99, Berlin 1962/1964". Wie das Faksimile der BR $56^{20-29}$ zeigt, verspricht der Reprint ein besonderer „Leckerbissen" zu sein. Schließlich wird damit eine bislang kaum zugängliche Vorschrift sehr ausführlich vorgestellt. Diese amtliche Aufstellung aller von der DR betriebenen Dampflok-Typen, d. h. Länderbahn-, Einheits- und Neubauloks sowie der von der DR übernommenen Privat- und Kleinbahnloks, bietet für Eisenbahnfreunde, Eisenbahnhistoriker, Modellbauer, Sammler und Lokstatistiker eine wahre Fundgrube. Auch deshalb, weil jedem Merkblatt ein entsprechendes Lok-Foto zugeordnet wurde. Dabei handelt es sich sogar um etwa 250 größtenteils noch nie veröffentlichte Fotos.

Doch welche Informationen sind noch aufgeführt? Neben den wichtigsten Abmessungen, Angaben über die konstruktive Ausführung bzw. Ausrüstung der jeweiligen Type oder eines „Einzelstücks" sind außerdem Hinweise über den Betriebseinsatz (wie Masseangaben mit und ohne Vorräten, Höchstgeschwindigkeiten, Leistungen, Zugkräfte, Schlepplasten, befahrbare Mindestradien) beigefügt.

Der Gesamteindruck dieses erweiterten Reprints verliert auch dadurch nicht, weil in einigen Fällen nicht genau der gleiche Loktyp des Musterblattes im Foto wiedergegeben ist, sondern andere „Raritäten" gezeigt werden.

Vor allem die Fahrzeug-Modellbauer können darin so manche Anregung für Umbauten bzw. Frisuren vorhandener Industriemodelle oder reine Neubauprojekte finden. Neben zahlreichen technischen Angaben dürften insbesondere die detaillierten Typen-Zeichnungen reizvoll sein. Die meisten stammen übrigens aus der Feder des bekannten Erfurter Lokführers und Hobby-Künstlers Hans Köhler. Man kann sogar das eine oder andere Maß diesen Vorlagen entnehmen.

Aufgrund der vielen Loktypen darf man zu Recht gespannt sein, ob und wie hier unsere Modellbahn-Experten ein neues Betätigungsfeld finden. Vieles, was bisher auf unseren Modellbahnanlagen kaum zu entdecken war, kann jetzt entstehen.

Auch angesichts kleiner Mängel, die nun einmal dem Ursprungsmaterial zugrunde liegen, wird dieser Reprint wohl jede Eisenbahn-Bibliothek zum Thema Dampflok erst abrunden. Nicht zuletzt auch deshalb, weil das ausführlich gehaltene Vorwort des bekannten Autors Hans Müller, Dessau, diesen Reprint nicht nur abrundet. Hans Müller hebt dieses ungewöhnliche Merkbuch zugleich in den Rang eines Lehrbuches über Eisenbahngeschichte mit gesellschaftspolitischen Akzenten. Und was sollte uns eigentlich daran hindern, diese neue Edition des Zentralantiquariats der DDR als „Pflichtlektüre" weiterzuempfehlen! Leider ist dieser Reprint bereits vergriffen. Interessenten nutzen bitte die Ausleihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

*A. Lenz/hjw*



| Deutsche Reichsbahn HVM | Güterzug-Lokomotive | | Baureihe $56^{20-30}$ |
|---|---|---|---|
| Merkbuch für Triebfahrzeuge 939 Tr | Betriebsgattung G 45 17 | Kurzbezeichnung 1' D h 2 | Betriebsnummer 56 2001 - 56 2916 |



Im nebenstehend beschriebenen Reprint „Merkbuch für Triebfahrzeuge..." wird auch die Baureihe $56^{20-30}$ besprochen. Unter anderem ist diese zeichnerische Darstellung unserer im o. g. Beitrag erwähnten Lokomotive enthalten (Auszug).

Repro: A. Stirl, Berlin

## Langholz-nachläufer



Das H0-Modell der Sattelkuppelachse aus dem VEB PREFO Dresden eignet sich hervorragend für den Umbau in einen Langholznachläufer. Für dieses Modell standen Fotos und Maße eines im Jahre 1957 gebauten Originalfahrzeugs zur Verfügung. Man benötigt für das Straßenfahrzeug im Maßstab 1:87 folgende Einzelteile:

1 Modell Sattelkuppelachse
2 Räder ∅ 10,5 mm } H0-Modell LKW G5 (Ersatzteilkiste)
1 Achse
2 Paßscheiben ∅ 10 mm × 0,5 mm (Drehkranz)
2 Messingprofile L 1 mm × 1 mm × 55 mm, s = 0,25 mm (Deichsel)
1 Messingprofil 0,25 mm × 2 mm × 3 mm (Abdeckblech)
1 Messingprofil 0,25 mm × 0,8 mm × 38 mm (Gabel)
Plasteabfälle
Draht 0,3 mm und 0,5 mm
Streichholz

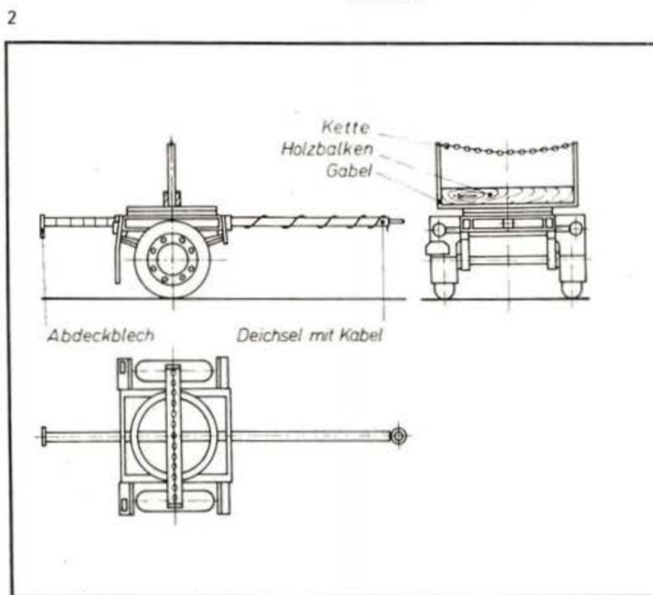
(Bei den Messingprofilen handelt es sich um DMV-Kleinserien-Profil der AG 1/48.)

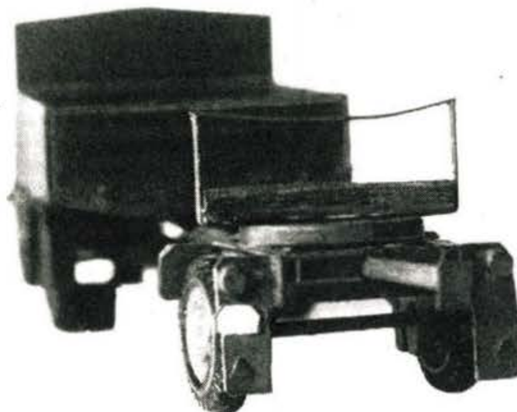
1 Das H0-Modell eines Langholznachläufers

2 Dreiseiten-Ansicht des Modells im Maßstab 1:87

3 Das neue Modell ist abfahrbereit.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser



Zunächst ist die Sattelkuppelachse zu demontieren, indem Radsatz und Sattelauflage entfernt werden und anschließend die Kupplung abzutrennen. Alle diese Teile können danach in die Bastelkiste gelangen!
Nun sind im Rahmen die inneren Versteifungen bündig herauszufeilen und die Schutzbleche seitlich auf eine Gesamtbreite von 21 mm zu verkürzen. Man achte dabei auf die Kennzeichentafel. Danach ist längs der Mitte des Rahmens von unten sowie von vorn und hinten eine 1 mm × 1 mm breite Vertiefung für die Deichsel einzufeilen. Die Deichsel entsteht, indem die beiden Messing-Winkelprofile zu einem Vierkantrohr verlötet werden. Vorn erhält die Deichsel eine Kupplungsöse aus 0,5 mm starkem Draht bzw. hinten ein Abdeckblech (0,25 mm × 2 mm × 3 mm); beides ist anzulöten. Danach kann die Deichsel farblich behandelt und in den Rahmen eingesetzt sowie unterhalb des Rahmens mit 1 mm × 0,5 mm × 10,5 mm großen Plastestückchen arretiert werden. Selbstverständlich sollte die Deichsel noch beweglich sein!
Erst danach sind die beiden Paßscheiben zum Drehkranz zu verlöten. Die Gabel ist im Anschluß daran auf den Drehkranz zu löten. Nunmehr steht der Montage dieser Baugruppe nichts mehr im Wege. Wir befestigen sie mit Zweikomponentenkleber EP 11 mittig auf dem Rahmen! Sobald diese Verbindung ausgehärtet ist, erhalten die Deichsel eine spiralförmige Kabelimitation (schwarzer Lackdraht) und die Gabel eine Spannkette (0,3 mm starker Draht). Endlich kann unser Modell weiter farblich behandelt werden: gesamter Nachläufer – schmutziggrau, rostig; Deichsel im Abstand von 2 mm rot/weiß. In die Gabel wird noch ein etwa 19 mm langes Holzstück (Streichholz) eingepaßt. Dieser Holzbalken erhält eine schmutzigbraune/schwarze Farbe. Zuletzt sind schließlich die beiden G5-Räder auf eine 18 mm lange Achse aufzuziehen. Wer diesen Langholznachläufer mit einem ähnlich ausgestatteten Zugfahrzeug kuppelt, mit (Modell-)Langholz belädt und wirkungsvoll einsetzt, wird seine helle Freude haben.
*K.-D. Schubert, Dresden*

**Und noch ein Hinweis**
Wie uns Klaus-Dieter Schubert nachträglich mitteilte, hilft er sich bei fehlenden Vorbildfotos wie folgt: Er hat meistens ein Heft (anstelle des Fotoapparates) bei sich, in das er die Fahrzeuge skizziert und alle wichtigen Maße notiert. Zu Hause zeichnet er dann das Fahrzeug exakt im Maßstab 1:87 und sammelt diese Vorlagen. Wie das Beispiel des Langholznachläufers zeigt, ein akzeptabler Weg!
*Redaktion*

## Schmutzlappen

Auch *Matthias Zerna* aus Finsterwalde gehört zu den Modellbauern, die sich vorwiegend dem Automobilbau verschrieben haben. Im folgenden gibt er zwei Tips, die wir nicht vorenthalten wollen.
Die oftmals auf LKW-Fahrerhausdächern zu beobachtenden Fanfaren werden im Modell gern „unterschlagen". Hierfür eignen sich fünf Millimeter lange Stecknadelköpfe. Am besten wirken zwei oder drei solcher nebeneinanderliegender Fanfarenimitationen.
Woraus bastelt man sich wohl die Schmutzlappen an LKW-Kotflügeln? M. Zerna empfiehlt: Kunstleder!

# dmv teilt mit

## Arbeitsgemeinschaften

**Neugründungen:**
Glauchau, 9610
Vors.: Hans-Dieter Piskol, Siedlerweg 11
Leipzig, 7033
Vors.: Hans-Hendrik Rupp, Georg-Schwartz-Str. 24b
Wedringen, 3241
Vors.: Hans-Peter Wendler, Magdeburger Str. 16
**AG 3/95 „Sächsische Nebenbahnen"**
Ab sofort neue Postanschrift:
Vors. Steffen Spittler, Otto-Dix-Ring 82/0201, Dresden, 8020

## Ausstellungen

**Senftenberg, 7840 – AG 2/1, 2/35, 2/39**
Vom 11. bis 19. Oktober 1986 im Kulturhaus der Eisenbahner, Straße der Jugend. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 17–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.
**Dresden, 8010 – ZAG 3/12**
Vom 18. bis 26. Oktober 1986 im „Thälmann-Saal" des Dresdner Hauptbahnhofs. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–17 Uhr.
**Dresden, 8060 – AG 3/9**
Am 4./5., 7., 11./12., 18./19., 25./26. Oktober 1986 im Bahnhof Dresden-Neustadt. (Seitenhalle rechts). Öffnungszeiten: jeweils 10–18 Uhr.
**Borna, 7200 – AG 6/21**
Vom 18. bis 26. Oktober 1986 im „Kulturhaus der DSF" Borna, Puschkinstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.
**Leipzig, 7062 – AG 6/54**
Vom 18. bis 26. Oktober 1986 in der 81. Oberschule „Alexander Matrossow" – III. Etage, 3 Räume – Leipzig-Grünau (WK II) Alte Salzstraße 62. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Zu erreichen: Mit S-Bahn-Linie A bis Haltepunkt „Grünauer Allee". Mit Straßenbahn Linien 12, 15, 33, 35 bis Haltestelle „Parkallee" anschl. 5 Minuten Fußweg:
**Cottbus, 7500 – AG 2/15**
Vom 4. bis 12. Oktober 1986 im Haus der Jungen Pioniere am Spreeufer. Öffnungszeiten: sonn- und feiertags 10–18 Uhr, werktags 15–18 Uhr.

## Tauschmarkt

**Bezirksvorstand Halle**
Am 12. Oktober 1986 von 9–13 Uhr im Kulturraum des Bahnhofs Merseburg. Tischbestellungen unter Angabe der AG, Mitgliedsnummer und Tauschartikel bis 20. September 1986 an: DMV, Bezirksvorstand Halle, Georgiring 14, Leipzig, 7010

## Sonderfahrten

**Bezirksvorstand Erfurt**
Am 18. und 19. Oktober 1986 findet aus Anlaß des 60jährigen Bestehens der Strecke Erfurt Nord – Erfurt-Bindersleben (– Nottleben) im Rahmen des Traditionsbetriebes ein Sonderprogramm statt.
Sonderzüge (Traditionszug Velten) fahren mit Fotohalten von Erfurt Hbf nach Erfurt-Bindersleben und zurück.
Erfurt Hbf ab: 9.15 Uhr; 14.26 Uhr; Erfurt Hbf an: 12.27 Uhr; 17.15 Uhr; Lokbespannung: 94 1292
(Fahrkartenverkauf erfolgt am Zug).
Dampfbespannter Güterzug von Erfurt Nord nach Erfurt-Bindersleben und zurück. Erfurt Nord ab: ca. 14.15 Uhr; Erfurt Nord an: ca. 17.00 Uhr.

---

**Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten. Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" Hinweise im Heft 6/1984 beachten.**

9/1 Biete: 4achs. Personenwg. $H0_e$ (technomodell) in grün. Suche: gleiches Fahrzeug in brauner Farbgebung.

9/2 Biete: Nenngr. $II_m$, Dampftriebwagen (elektr. Antrieb). Vorbild: Maschinenfabrik Winterthur 1910. Suche: Fahrzeuge gleicher Nenngröße.

9/3 Biete: H0, BR 66 u. 86 neu; sowie Literatur. Suche: H0, BR 64 im guten Zustand; $H0_e$: sächs. IV od. VI K.

9/4 Suche: BR 89 u. Drehscheibe in H0.

9/5 Biete: 0, ZEUKE-Bahn, (Originalzusammenstellung) u. Trafo; elektr. Drehscheibe u. Ringlokschuppen; Wagen; Dampfmaschine; 00: BUB-Sortimentsbahn 1928 zur Aufarbeitung.

9/6 Biete: I, Lokschuppen zweiständ. 1 je einen Personen-, Güterwagen, Fahrregler (alles um etwa 1920). Suche: H0, BR 84, Wagen u. Loks in $H0_m$ und $H0_e$.

9/7 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn". Suche: „BR 44"; „Borsig-Archiv".

9/8 Biete: „modelleisenbahner" Jahrg. 1–34; in H0: BR 80; 75; EHLCKE-Motore; BR 24-Dreileiter. Suche: 0, Loks u. Wagen; BR 92 in H0.

9/9 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; Gerlach „Modellbahn-Anlagen"; $H0_e$-Wagen 2- u. 4achs. technomodell. Suche: E 63; E 60 (Eigenbau); E 32 (Eigenbau) in H0.

9/10 Biete: PIKO, H0, VT 04 2teil., DB; BR 50; Fahrwerk BR 50 o. Getr.; Eigenbau BR 023 u. 141 rep.-bed.; „Deutsche Eisenbahntechnik" 1961–1969 geb.; DR-Kursbücher/Taschenfahrpl. ab 1953, div. Literatur (Bücher, Brosch., Kalender, Kataloge); Heißluftmotor Bj. 1910. Suche: BR 91; 01 (Altbau); Uce-Wagen; EDK; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; „Reisen mit der Dampfbahn".

9/11 Biete: „Links und rechts der kleinen Bahnen"; „Dampflok-Archiv 1"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Dampflokomotiven"; div. Sammelbildserien; in H0: BR 110; Lokschilder BR 86 u. 94 bevorzugt im Tausch. Suche: „Modellbahn-Landschaftsgestaltung"; „Signalbuch-Modellbahn"; „Modellbahn-Fahrbetrieb"; „Modellbahn-Umbauten und Frisuren"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Schiene, Dampf und Kamera"; in H0: BR 84, Wannentriebtender; Rungenwagen; Kfz u. Gespanne; Lokpersonale, Lokschild BR 38 u. 57.

9/12 Suche: H0, Loks der BR 23, 24, 42, 50, 38, 81, 84, 94 u. sächs. Abteilwagen.

9/13 Biete: HRUSKA BR 91 u. Lokschild BR 22. Suche: Lokschild BR 42 u. Gattungsschild BR 03 mit breiten Buchstaben.

9/14 Biete: Nenngr. S, BR 80; E 18; H0: WLAB; Ame; Postwg; Bi 33 (DB); TT: BR 86; D-Zug-Wg u. 2teil. OB; N: BR 65; 118; 173; 25 Güterwg; transpress-Literatur. Suche im Tausch: Nenngr. S, Gleismaterial u. Reisezugwg; H0: Loks u. Reisezugwg (Länderbauart, DRG u. DR); SKL (gelb); ETA (3teil.); 10-Mp-Kran m. Schutzwg; Bahndienst- u. Feuerlöschwagen.

9/15 Suche: N, BR 55 (PIKO); BR 50; 38; 95 (Eigenbau).

9/16 Biete: „modelleisenbahner" 1/1971; 6/1975; 3–5, 10/1979; 5–12/1980; 10/1980; 1–6/1982; 11, 12/1983; 1–3/1984; Jahrg. 1978, 1979, 1981, 1982 kompl.; „Eisenbahn-Jahrbuch 1984"; „Dampflok-Archiv 3" (roter Einband); „Modellbahn-Bauten"; in H0: BR 80; 50 (schwarz u. grau); VT 135; ETA-Bausatz; 0504 (grün, Umbau ohne Zierstreifen). Suche: „modelleisenbahner" 1–3, 5–10/1965; 6, 7/1963; 1–5, 11/1962; Jahrg. 1968, 1969, 1970, 1973 in gutem Zustand; Reprintausgabe „Lokomotiven der bayrischen Staatsbahn"; in H0: Baupläne alter deutscher Dampf- u. Elloks; BR 42 (grau); E 11 (blau); VT 137 3teil. rot/elfenb.; Modellautos vom Typ S 4000 u. H 6; Henschel-Wegmann-Zug.

9/17 Suche: H0, 5 Reisezugwagen Bauart „Langenschwalbacher".

9/18 Biete „Baureihe 44"; ETA 177. Suche: BR 84; Gehäuse BR 84; Rollwagen u. 4achs. offenen Güterwg in $H0_m$, $H0_e$.

9/19 Biete: „Dampflok-Archiv" 1–3; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Historische Bahnhofsbauten"; „Als die Züge fahren lernten"; „Auf kleinen Spuren"; „Die Windbergbahn"; „Die Rübelandbahn"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Schmalspurbahn-Archiv". Suche: VT 135 m. Beiwagen in H0.

9/20 Biete: TT, BR 80; 64; 221 rot/beige; BR 250 u. a. div. Wagen, auch Eigenbauten, Literatur, evtl. auch H0-Material. Suche: TT-Eigenbauten (Loks, Wagen).

9/21 Biete: DB-Kursbücher Sommer 1965, 1966; Winter 1968/1969; DB-Taschenfahrplan Sommer 1965 DB Hannover; Broschüren „El. Miniatureisenbahnen Spur 00" Märklin; „Schienenanlagen Spur 0" Märklin; „Schienenanlagen Spur 00" Märklin; „Dampflok-Achiv 4" (1. Aufl.). Suche: H0, BR $50^{35}$; $58^{30}$; $94^{19-21}$; $98^{0}$; 99 sächs. Modelle $H0_e$; HERR-$H0_m$ u. a. rollendes Material; „Dampflok-Archiv 3" (3. Aufl.)

9/22 Biete: „Glasers Annalen 1900–1910 u. 1920–1930"; „Borsig-Archiv"; „Dampflok-Archiv 1"; $H0_e$-Fahrzeuge technomodell, 4achs.; H0-Wannentender; ETA 177 fahrber.; H0; Kfz-Modelle 1:87; Bausatz Rottenkraftwagen. Suche: „Glasers Annalen 1911–1918 u. 1931–1943".

9/23 Suche: „modelleisenbahner" Jahrg. 1952–1955; 5, 6, 8/1967; 1, 3–5, 7, 10–12/1968; 1–3, 6–8, 11/1969; 2, 4–9/1970; 1, 5, 9/1971; 7/1975; 1, 10/1976; 4/1978.

9/24 Suche Kohlewagen mit Pferden in H0, PGH Plauen. Biete: in H0 jedes beliebige DDR-Automodell.

9/25 Biete: BR 91 in H0; „Lokomotiven aus Esslingen"; „Borsig-Archiv"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1985" u. a. Suche in N: BR 55 schwarz/rot DR u. grün/schwarz belg.; Eigenbaufahrzeuge in N; „Glasers Annalen 1900–1910 u. 1931–1943"; and. Eisenbahnliteratur sowie Bilder oder Dias von der Garsebacher Brücke der ehem. sächs. Schmalspurstrecke Meißen Triebischtal–Lommatzsch.

9/26 Biete: H0, umfangreiches Lok- u. Wagenmaterial; $H0_m$-Lok u. Wagen (HERR); alt. ESPEWE-Straßenfahrzeuge.

9/27 Biete: TT, BR 23 alt; 81 alt, def.; BR 110; 22; Geh. E 251 (ohne Lackierung) Schwellenband gerade/gebogen; Schienenprofil; Weichenantriebe alt; Straßenbahnmodelle 1:100; „Die Windbergbahn"; TT-Kataloge, alt; NV-Bildmappen; -Chroniken u. -Fahrpläne. Suche: Treibradsätze in TT; BR 23, 81, 92 (jew. alt/Metallrahmen) BR 24, 106, 250, Figuren in TT; Straßenbahnmodelle 1:87; „Baureihe 44".

9/28 Biete: H0, BR 23; 50; V 200 DB; E 44 alt; div. D-Zugwagen; Güterwagen (Eigenbau); „Glasers Annalen 1911–1918; Faller-Güterschuppen. Suche: H0, BR 84; E 11; 42; 52; 71; 91; 94 (Eigenbau); Abteilwagen aller Typen; Stromlinienlok; Eisenbahnkrane; Hilfszugwagen; Gehäuse BR 99 (HERR); $H0_e$-Fahrzeuge.

9/29 Biete: V 180 006 u. 4C 4-092 in N, leit def. In H0: BR V 200 DB (PIKO); „Das Signal" Hefte 9–11, 13, 14, 17, 20, 26, 31, 33, 35; „70 Jahre Rangierbahnhof Magdeburg-Rothensee"; „100 Jahre Magdeburger Hauptbahnhof"; „Schmalspurbahn Oschatz – Strehla"; „Die Greifswalder Kleinbahnen"; „Technischer Wagendienst"; „Rangier- u. Stellwerksdienst von A–Z"; „Ellok-Archiv"; „Rechts und links der kleinen Bahnen"; „Weichen-Handbuch"; „Historische Bahnhofsbauten"; „Oldtimer auf Schienen"; „Bodenläufer-Spielzeug-Supermodell"; „Die Eisenbahn erobert die Welt"; „Die Modelleisenbahn Bd. 3". Suche: H0; BR 56; 75; 84; 86; 89; 91; 95; 96; 98; 99 ($H0_m$ u. $H0_e$); Abteilwg mit u. ohne Bremswerk (Csa 95); Güterwg 00r 47 (Holz; L 6; Ommru 44; Ommru 43; G 04 m. Bremswerk; GW 02; Feuerlösch-, Wasserstoffwagen; G 05 m. Bremswerk braun DR; GW italienische Bauart; Kmm; Kalkkübelwg; Zementsilowg; Pkw- u. Lkw-Modelle; Pferdegespanne; Figuren; Tiere; Bahnsteigwagen; Beladegut; Durchzugführungen; -ablenkungen; Kabelabdeckung 2- u. 3zügig; Zwischenkästen; Abdeckkästen; Weichenlaternen; Trichterkupplungen; „Das Signal", Heft 2. Nur Tausch!

9/30 Biete: H0, BR 42; $01^{0-2}$; $38^{10-40}$; 44; 57; 74; T 3; E 94; Kö (aller Eigenbau); EK 2; Lokschild 03 153; „Glasers Annalen 1911–1918, 1920–1930, 1931–1943" „Dampflok-Archiv" (Gerlach). Suche: Lokschilder BR 01–19; 39; 95; Dampflokglocke; Dampfmaschine u. Zubehör; Blecheisenbahn vor 1933 (bes. Spur I); „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Lokomotiven von Borsig".

9/31 Biete: H0, BR 64; VT 137 DRG; 130; E 44; E 46; E 69; Lok- u. Tendergeh. BR 52; Portalkrananlage; D-Zugwagen der PKP sowie „Schmalspurbahn-Archiv" gegen „BR 01 od. BR 44". Suche in H0: BR 94; $98^{0}$; $91^{3}$; 84; 4achs. ged. Güterwg braun m. Bremserhaus; Klappdeckelwg.

9/32 Biete: poln. Bücher über Dampflok, Eisenbahnstrecken u. -hochbauten. Suche: H0, BR 91; Dampflok-Archiv 2, 3. Nur Tausch! Für polnische Bücher Liste anfordern.

9/33 Biete: S, BR 24; 80; 3 Personen-, 4 Güterwagen; 4 Handweichen (2re., 2 li.) div. Gleismaterial. H0: BN 150, 2× M 140 ČSD. N: BR 55, div. Personen- u. Güterwagen. Suche: N, BR V 100 (Eigenbau); VT 135, VB 140, V 36, Gepäckwagen, Pwi 23, D2i, ged. Güterwagen (Bauart Kassel) mit Bremserhaus, Niederbordwagen. m. Bremserhaus.

**modell eisenbahner** **anzeigen**

**Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2**

---

Wer kann helfen? Suche Zeichnungen oder nachmeßbare Fotos der Lokreihe 99.336 der ehemaligen MPSB, auch leihweise. Claus-Peter Senf, Am Roeseschen Hölzchen 2, Fach 43-35, Eisenach, 5900

---

Suche Loks u. Wagen H0, 0, I u. altes Blechspielzeug. Merk, Klosterbergestr. 13, Magdeburg, 3011

---

Suche Tauschpartner für Spur 00. Biete unter anderem Gehäuse HS 800, HR 800, ES 800, T 800, je 50,– M; kaufe alte Spielzeugeisenbahn. C. Seeger, Klaustaler Str. 29, Berlin, 1100

---

Suche „me" 1/70–8/72 u. 6/76–3/85, H0 BR E 63. Biete „me" 12/75, 4/85, 6/85 u. Eisenb.-Jahrbuch 83, 84, 85. Zuschr. an: M. Wollin, Nr. 5, Hüttengrund, 9341

---

Suche $H0_e$, „technomodell", $H0_m$ HERR, H0 BR 84, 89, 91, DMV-Modelle, N BR 55, Literatur, Fahrleitung PGH Plauen (Metall). A. Rabe, Rüsdorfer Str. 3, Kuhschnappel, 9271

---

Suche für TT eine BR M 61; eine BR 118; zwei BR 110; eine BR 106, 50, 58 (Eigenb.); eine BR 130; 20 Kupplungen (neu); drei Rekow. vierachsig; 100 Gleispläne H0, TT, N. G. Günther, Stollestr. 66, Dresden, 8028

---

Suche f. Nenngr. 0 „Stadtilm" Schienenmat. u. evtl. Lok. Erler, W.-Seelenbinder-Str. 8/483, Jena, 6902

---

Suche Modellautos 1:87 aus DDR-Produktion zu kaufen, eventuell auch Tausch möglich. S. Gärtner, O.-Kretzschmar-Str. 8, Dohna, 8313

---

Suche Dampflokomotiven H0, auch Eigenbau, zu kauf. o. Tausch. Zosel, Moskauer Str. 124, Weimar, 5300

---

Verkaufe Modelleisenbahnschrankanlage TT, ausklappbar, Eiche hell, Schrankgröße 227 cm × 177 cm × 50 cm, 32 m Gleis, 17 Weichen, 3 Fahr-Etagen rohbaufertig, 4. ausbaufähig, für 1000,– M. Auf Wunsch Abgabe von rollendem Material. R. Schwarze, B.-Göhring-Str. 118, Leipzig, 7030

---

Suche $H0_e$/$H0_m$ u. H0 BR 56, 91, 95. Biete BR 23, 24, 50 grau, 50, 64, 80, 81, $89^0$, $89^2$, 99-HERR, E 44-AEG, E 46, M 61, V 200. Strelke, Breiterweg 33, Berlin, 1197

---

Suche „me" 1/52 bis 3/60 einschl. Sonderhefte, 10/70 bis 3/84 sowie Einzelhefte 9/60, 8/61, 12/63, 2+4/66, 8/84, Lok BR 42 in H0 von Gützold.. Lutsche, L.-Frank-Str. 122, Suhl, 6012

---

Biete in TT BR 22, 35, 50, 56, 58, 64, 80, 81, 86, 92, 103, 107, 110, 130, V 200, T 334, 39 PW, 84 GW, 19 Weichen, 16 m Gleis, 10 Gebäude, Zubehör, alles neuw., zus. 2115,– M. Suche gleiches in H0, nur Tausch, m. Wertausgl. Lutz Auerswald, Henriettenstr. 73, Karl-Marx-Stadt, 9006

---

Biete „Schmalspurbahnen in Sachsen", in H0 BR 86, 130 2× u. BR 64, rep.-bed., 230,– M. Suche BR 44, in H0 BR 03, 75, 91, 106. C. Speck, Nonnengasse 17, Freiberg, 9200

---

Biete „Müglitztalbahn", „Bayer. Bahnhof", „Schmalspurbahn zw. Spree u. Neiße", Eisenbahn-Jahrbuch 84 u. 85. Suche andere Transpress-Lit. Jann, Späthstr. 96, 56-08, Berlin, 1195

---

Verk. u. tausche Lok BR 99 $H0_m$ und $H0_e$. Suche 4achs. PuG-Wagen in $H0_m$ und $H0_e$ u. BR 58, Kö in H0 (Eigenb.). St. Krauß, Straße Usti nad Labem 279, Karl-Marx-Stadt, 9044

---

Verkaufe Spur-0-Modelle, Eigenbau, 850,– M. Frank Kobelt, Am Steinteich 19, Cottbus, 7500

---

Biete „Dt. Eisenb. 1835–1985", „Reisen m. d. Schmalspurb.", „D.-Lok. Sond.-Bauert.", „D.-Lok. Glas. Ann. 1911–1918", „Lok. aus Essl.", „Lok. v. Borsig", Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2, „Müglitztalb.", „Überschienung d. Alpen", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Meckl.-Pomm. Schmalspurb.". Suche „Lok. d. alt. dt. Staats- u. Privatb.", „Die Leipz.-Dresd. Eisenb.-Comp.", „Dtlds. D.-Lok. gest. u. heute". Schütt, Severinstr. 5, Bad Doberan, 2560

---

Biete „BR 44", Eisenb.-Jahrb. 1978 u. 83, Dampflok-Archiv 1–4, „Selketalbahn", „Schmalspurb. d. Oberlausitz", „R. u. I. d. kl. Bahn", „Reisen m. d. Schmalspurb.", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Dampflokomotiven", Straßenb.-Archiv 1 u. 4, div. intern. Kursbücher, „Expedition Ra". Suche „Reisen m. d. Dampfbahn", „Lokomotiven d. Masch.-Fabr. Esslingen", „Pionier- u. Ausstellungsb.", „BR 01", „Schiene, Dampf u. Kamera", „Muskauer Waldeisenb.", „Als Züge fahren lernten", Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2, „Dampfl. in Glasers Annalen", „Schmalspurb. in Sachsen", „Lokomotiven alter dt. Bahnen", Tigris Die Geißler Katharina d. Große, Karl May, außer 33–45, „Im Papyrusboot über den Atlantik". Krone, Stolberger Str. 57, Nordhausen, 5500

---

Biete Dampflok-Archiv 1, 2, 4, Schmalspurb.-, Reisezugwagen-Archiv, „Hist. Bahnhofsb.", BD-Reihe „Verkehrsgesch.", „Reise m. d. Dampfbahn", Eisenbahn-Jahrbuch 78–83, MB-Kalender. Suche BD-Reihe Verkehrsgeschichte „Glasers Annalen", „BR 44", „Schmalspur. in Sachsen" u. a. Tausch oder Verkauf. Köppe, Wöllnitzer Str. 73, Jena, 6901

---

Biete in H0 u. a. BR 01, 03, 23, 24, 50, 55, 64, 75, 80, 81, 89, 100, 118 (4 Ausfg.), 120, E 11, E 44, E 46, Holzschwelleng., vierteil. Doppelstockeinh. Suche in H0 BR 03 (Schicht), 42, 84, 91, 94, V 200, VT 135, ält., auch defekte Wagen, „me" vor 76. Keßler, Str. d. Friedens 2, Ilmenau, 6300, Tel.: 22 87

---

Biete Slovart Dampflokomotiven, Gerlach: Lok-Archiv, Trost: „Kl. EB kurz u. bündig", EB-Jahrb. 63 u. 65, „Muldenthalb.", je 12,– M.; ME-Kal. 72 u. 82 je 4,– M. Suche zu kaufen od. Tausch „Harzquerb.", Lok-Archiv 2 u. 3, Dampfloks, auch defekt u. Schwellenband in N. Weiser, Nr. 55 b, Beucha, 7201

---

Biete H0 BR 91, 89, 50 sowie Lit. Lok. Borsig. Suche Mod. der Fa. HERR, sächs., $H0_m$ bzw. $H0_e$ sowie von „technomodell", nur Vierachser. Müller, Fr.-Ebert-Str. 13, Schweina, 6203

---

Biete H0: $01^5$, 55, 80 Sup., 110, E 440901, E 460701, E 11, Pico-Expreß, MÁV-Diesellok, Pico-Einschienenbahn, $H0_m$ 99 6102, HERR-Lok, N: 23 Modelle (Liste). Suche H0: Wannenfd., Sonderfzg., $H0_m$: T3, IV K o. ä. $H0_e$: Dampflok. Nur Tausch. Brandt, Wurzener Str. 1, Halle, 4015

---

Biete OWALA. Suche Dampflok, Nenngr. N. F. Näser, Raunerstr. 34, Greiz, 6600

---

Tausche umfangr. Tfz.- u. Wagensort. Zeuke, Bln-TT, teilw. rep.-bed., 300,– M, gegen H0-Mat., bes. 106, 120, 118, Reko-, 0-, R- u. G-Wagen, Modellgleis, SKL, Tender BR 41, auch Kauf. Galle, Roßstr. 5, PSF 50, Elsterwerda, 7904

---

Tausche Eisenbahn-/Modellbahnlit. (biete u. a. Reihe Verkehrsgeschichte, Loks aus Esslingen; suche Kursbücher u. transpress-Literatur). Liste anfordern (mögl. m. Rückumschlag). A. Mäser, Herwigsdorfer Str. 52, Löbau, 8700

---

Verkaufe H0-Modellbahnanl., 12 Dampfloks, m. umfangr. Wagenbest., nur zus. f. 1700,– M. O. Heß, Werrastr. 15, Eisenach, 5900

---

## Rezension

**Autorenkollektiv unter Leitung von Dr. Hans-Werner Schleife: Lexikon METROS DER WELT Geschichte – Technik – Betrieb, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1985, 380 Seiten, 481 Abb., 69 Tabellen, Ganzleinen 39.00 Mark**

Die über einhundertjährige Entwicklung der METROS sowie der gegenwärtige Stand und die Perspektive dieses so bedeutsamen und zukunftsträchtigen Verkehrsmittels veranlaßte ein Autorenkollektiv unter Leitung von Dr. Hans-Werner Schleife ein Buch über dieses interessante Thema zu schreiben. In dem vom transpress-Verlag herausgegebenen Buch ist erstmalig die umfassende und vielschichtige Thematik in nur einem Band festgehalten worden. Das ermöglicht den interessierten Leser sich schnell über die Geschichte, Technik und Betrieb der METROS der Welt zu informieren. Das Nachschlagewerk wurde auf der Grundlage eines umfangreichen Informationsmaterials der Metroverwaltungen sowie mit Hilfe von Büchern, Fachzeitschriften, Prospekten u. a. Materialien erarbeitet. Die verfügbaren Unterlagen ermöglichten den Autoren die Darstellung der Entwicklung der METROS bis zum Jahre 1983, in einigen Fällen auch bis 1984.
Gegliedert ist das Buch in drei Hauptabschnitte. Im ersten Teil werden die historischen Entwicklungsetappen der METROS im Weltmaßstab dargestellt. Der Abschnitt Städteteil (er umfaßt über 300 Seiten) enthält alphabetisch geordnet, detaillierte Ausführungen zu den 101 in Betrieb bzw. im Bau befindlichen METROS aller Kontinente. Hier findet der Leser neben Einzelheiten über die großen METROS der Welt, wie London, Moskau, Paris, New York auch ausführliche Informationen über die ökonomisch und bautechnisch günstigen Pre-METROS (d. h. Metro-Vorlaufbetrieb), wie z. B. in Brüssel, Düsseldorf und Stuttgart, sowie interessante Lösungen zur Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs.
Aber auch Kuriositäten, wie die nur 573 Meter lange, durch Seilantrieb bewegte unterirdische Bahn in Istanbul werden u. a. vorgestellt.
Der dritte und letzte Teil des Buches ist als kleines Lexikon des Metrobaus, der Metrotechnik und des Metrobetriebes gestaltet und dient dem schnellen Auffinden von Erläuterungen zu speziellen Fachbegriffen.
Wirkungsvoll ergänzt werden die Texte durch interessante Aufnahmen, vorwiegend von Fahrzeugen und Stationen (zum Teil in Farbe).
Den Autoren kann eine Fleißarbeit bescheinigt werden. Mit dem Lexikon haben sie ein Nachschlagewerk geschaffen, das für viele METRO-Interessenten eine echte Bereicherung darstellt.

*Manfred Neumann*

*Falls dieser Titel vergriffen ist, benutzen Sie bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.*

## Vorschau

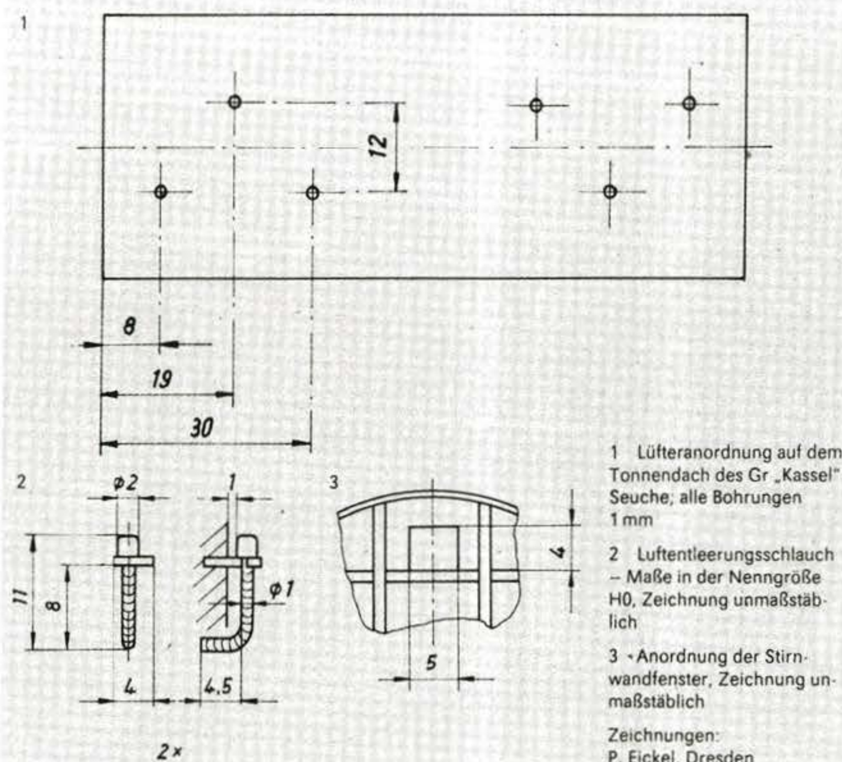
Im Heft 10/86 bringen wir u. a.:

75 Jahre Beucha – Trebsen;
Auf den Schienenwegen Afrikas;
Der Hund und die Eisenbahn;
Modellbahnanlage der AG Kreischa;
Das gute Beispiel.

Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin
Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

# H0-Modell der Gr „Kassel" (Seuche)

*Nachdem wir im vorangegangenen Heft das Vorbild sowie ein H0-Modell des Gfh „Trier" ausführlicher vorstellten, folgt heute ein weiteres Güterwagenmodell, das relativ unkompliziert aus einem handelsüblichen PIKO-Güterwagen umgebaut werden kann. Solche Umbauten beleben wohl jeden Modell-Güterzug! Wie schon in den vorangegangenen Heften stellen G. Wiedau das Vorbild und P. Eickel das entsprechende Modell näher vor. Das Vorbildfoto für diesen Gr „Kassel" Seuche finden Sie im Heft 10/1984 auf Seite 23!*




1 Lüfteranordnung auf dem Tonnendach des Gr „Kassel" Seuche; alle Bohrungen 1 mm

2 Luftentleerungsschlauch – Maße in der Nenngröße H0, Zeichnung unmaßstäblich

3 Anordnung der Stirnwandfenster, Zeichnung unmaßstäblich

Zeichnungen: P. Eickel, Dresden

## Vorbild

Der im Heft 6/1986 vorgestellte gedeckte Güterwagen des Gattungsbezirks Oppeln war der eigentliche Nachfolger des gedeckten Güterwagens der Austauschbauart des Gattungsbezirks Kassel (vgl. auch die Richtigstellung am Ende des Beitrages).

Diese Güterwagen sind schon ab 1927 gebaut worden. Als zweiachsige gedeckte Wagen mit nur 4,50 Metern Achsstand waren sie in der damals herkömmlichen Art mit einem genieteten Untergestell sowie genietetem Kastengeripppe ausgerüstet. Sie sind – wie das Gattungszeichen „r" und weiß gestrichene Pufferhülsen zu erkennen geben – so konstruiert, daß sie auf die sowjetische Breitspur umgesetzt werden konnten. Die „Kassel" verfügten darüber hinaus über 1100 mm lange elflagige Blatt-Tragfedern mit einem Querschnitt von 90 mm × 13 mm.

Ihre 2000 mm hohen bzw. 1500 mm breiten Seitenwandschiebetüren hingen oben auf einer Türlaufschiene und unten in einer Türführungsschiene. Außerdem verfügten diese Türen über dreifingerige Verschlußhaken sowie eine Türsicherung, um ein selbsttätiges Öffnen zu verhindern. Unterstützt wurden die Türsäulen durch Diagonalstreben. An jeder Seitenwand war je eine Ladeklappe und eine Lüftungsklappe mit fest eingebauter Jalousie vorgesehen worden. Das Dach hatte eine hohe Wölbung, ein sog. Tonnendach. Sämtliche Dachbretter waren mit einem Gewebe bespannt, das mit einer Masse aus eingedicktem Firnis mit Rußzusatz getränkt wurde und später einen Anstrich erhielt.

Von 1951 bis 1954 hat man diese Wagen aus dem Gattungsbezirk „Kassel" in die Gattungsnummer „04" umgezeichnet. Ein Teil dieser gedeckten Güterwagen war von Anfang an für den Transport seuchenverdächtiger Tiere vorgesehen und erhielt deshalb einige Veränderungen.

Die Gr „Kassel" Seuche, so die Bezeichnung, besaßen Einrichtungen, die eine ständige Belüftung der Wagen ermöglichten und die tierischen Fäkalien im Wagen zurückhielten. Die Fäkalien wurden in einer über den gesamten Wagenboden reichenden Metallwanne aufgefangen. An den Wagenenden befanden sich unter der Wanne Schläuche, die an den Stirnwänden hochgeführt, aber zur Entleerung des Wagens herabgelassen wurden.

Im Wageninnern befand sich vor der Türöffnung eine doppelte luftdurchlässige Schiebetür. Diese Türen hielten aber tierische Fäkalien bzw. Regenwasser ab. Die zu diesem Zweck in die Türrahmen eingebauten Leitbleche waren dachförmig ausgebildet. Die äußeren Schiebetüren ließen sich aufgrund spezieller Sicherungen nur schließen, sobald auch die inneren Schiebetüren verschlossen waren.

Diese Gr-Wagen des Gattungsbezirks „Kassel" der Sonderbauart hat es mit bzw. ohne Handbremse gegeben.

## Modellbauvorschlag Gr „Kassel" Seuche

Den „normalen" Gr „Kassel" erhalten wir als PIKO-Modell (Kat.-Nr. 5/6446/010 ohne bzw. 5/6452/010 mit Bremserhaus). Freunde der DRG-Zeit müssen somit nur die Beschriftung ändern.

Abwechslung in das Bild der Güterzüge kommt hingegen durch die Sonderbauart des Gr „Kassel" für den Transport seuchenverdächtiger Tiere. Das Modell selbst stellt den Bastler vor keine großen Probleme.

Das PIKO-Modell wird vorsichtig zerlegt. Am Fahrgestell sind keine Änderungen vorzunehmen. Gemäß Zeichnung fertigen wir die Entleerungsschläuche für die Bodenwannen an und befestigen sie am Wagenboden sowie an den Pufferbohlen (in der Stirnansicht zwischen dem linken Puffer und der linken Strebe des Gehäuses).

Es folgen die Veränderungen am Gehäuse. Die Ladeluke im zweiten Bretterfeld von links wird durch ein Jalousie ersetzt. Wir kleben dazu nur vier Blechstreifen analog der rechten Jalousie übereinander. In die beiden Stirnwände feilen wir nach Zeichnung Fenster ein und hinterlegen sie mit Cellon. Zum Abschluß werden auf dem Dach sechs Luftsauger angebracht (Zurüstteil der AG 3/42 Marienberg). Sobald das Gehäuse mit dem Fahrgestell vereinigt ist und farbliche Ausbesserungen vorgenommen sind, steht wieder ein interessantes Fahrzeug zur Verfügung.

Die nebenstehende Abb. zeigt einen Gr „Kassel" Seuche in DRG-Ausführung.

**Einige technische Daten**

| | | |
|---|---|---|
| Länge über Puffer | | 9100 mm |
| dito mit Handbremse | | 9800 mm |
| Achsstand | | 4500 mm |
| Ladelänge | | 7720 mm |
| Ladebreite | | 2740 mm |
| Ladehöhe | (bis Höhe Seitenwand) | 2120 mm |
| | (bis Höhe Dachscheitel) | 2845 mm |
| Ladefläche | | 21,2 m² |
| Laderaum | (bis Höhe Seitenwand) | 46,4 m³ |
| | (bis Höhe Dachscheitel) | 57,0 m³ |
| Lademasse | | 15 000 kg |
| Tragfähigkeit | | 17 500 kg |
| Eigenmasse | | 11 500 kg |
| dito mit Handbremse | | 12 000 kg |

**Richtigstellung**

In unserem Beitrag über den Grs „Oppeln" (vgl. „me" Heft 6/1986, Seite 20) haben sich im Vorbildteil bei der redaktionellen Bearbeitung zwei Fehler eingeschlichen, für die wir den Autor G. Wiedau als auch unsere Leser um Entschuldigung bitten. Der erste Satz muß richtig heißen: „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft entwickelte in den 30er Jahren als Nachfolger für den zweiachsigen G-Wagen Gattungsbezirk „Kassel" (4,50-m-Achsstand) den gedeckten Güterwagen der Austauschbauart des Gattungsbezirks „Oppeln". Gegenüber ..."

## XXXII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1985, Trutnov (ČSSR)

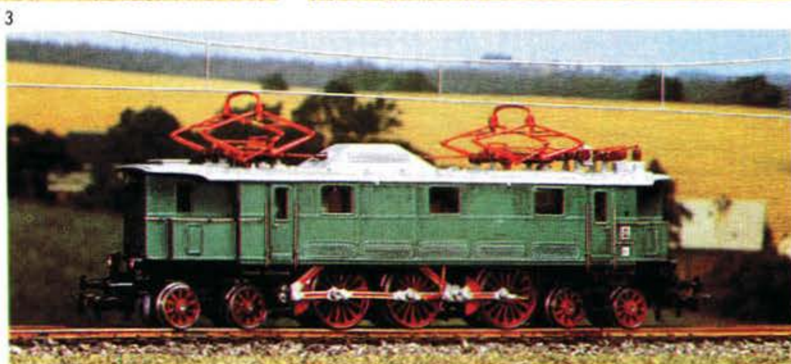
1



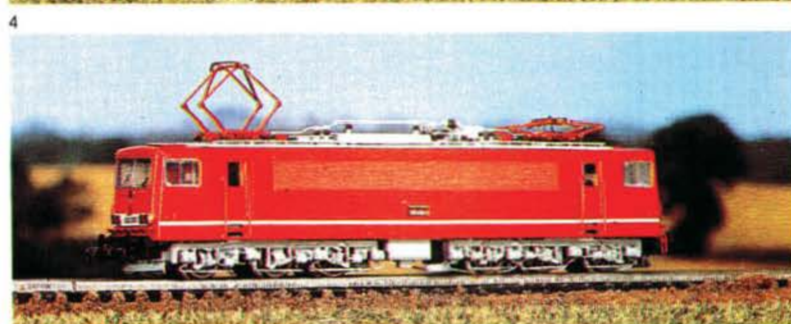
2



3



4



1 Ralf Uhlmann belegte mit seiner 80 023 in der Kategorie A2/TT mit 89,6 Punkten einen hervorragenden zweiten Platz.

2 Das „Krokodil" der Modellbahnfreunde Joachim Starke und Ralf Morgner. Für diese Be 6/8 III erhielten sie in der Kategorie A1/TT 89 Punkte.

3 Für diese ES 56 erhielt Günter Lehnert in der Kategorie A1/H0 93 Punkte – und einen ersten Platz!

4 Wolfgang Köhler bot mit seiner BR 250 in der Kategorie A1/N wieder einmal mehr eine Probe seines Könnens. 94 Punkte und der erste Platz waren der Lohn; man beachte die Drehgestell- und Dachimitationen.

5 Anerkennung für diesen Langenschwalbacher-Zug! Franz Scholz erzielte damit in der Kategorie B1/TT 86 Punkte.

Fotos: Albrecht, Oschatz

5



Mit der nebenstehenden Umbauanleitung für einen Güterwagen des Gattungsbezirks „Kassel" ist zugleich der erste Teil unserer Güterwagen-Serie „Vorbild – Modell" abgeschlossen. Zusammenfassend stellen wir auf dem Rücktitel dieses Heftes nochmals alle seit Heft 3/1986 beschriebenen Wagenmodelle im Zugverband mit dem neuen H0-Modell der BR $56^{20-29}$ vor.
Schon im nächsten „me" wollen wir diese Serie mit dem Güterwagen des Gattungsbezirks „Bremen" fortsetzen und gelegentlich auch Umbauanleitungen für Personenwagen veröffentlichen. Am besten, sie schreiben uns, wie Ihnen diese Beitragsfolge gefällt und welche „Wunschmodelle" wir vorbereiten sollen.
*Redaktion*

Foto: A. Stirl, Berlin



Das neue H0-Modell der BR $56^{20-29}$ und die in unserer Serie „Vorbild – Modell" vorgestellten Güterwagen im „Foto-Einsatz". Lesen Sie dazu auch unsere Beiträge auf den Seiten 16ff. und 28! Für diese Aufnahmen stellte uns die Berliner AG 1/40 Teile ihrer H0-Gemeinschaftsanlage zur Verfügung.

Fotos: A. Stirl, Berlin



